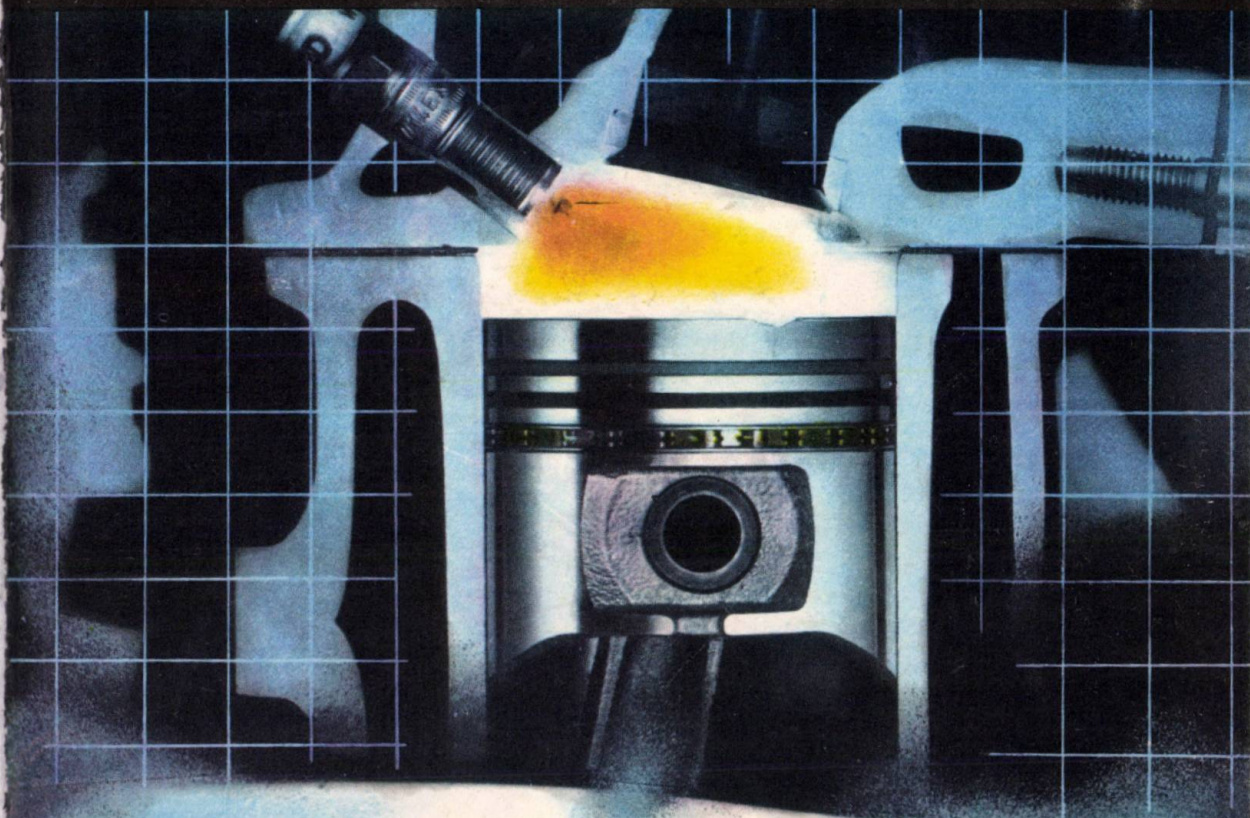


T45588

ALL NEW
AUTOTEST



1997
FORD 2002

93330



ÎN ALMANAH AUTO '85
SEMNEAZĂ:

● CEZAR VICTOR AMIRA ● COR-
NEL APOSTOI. ● ION BANU ● VA-
SILE BĂRAN ● CRISTIAN BIL-
CEA ● AUREL BRÎNDUȘĂ ● SERGIU
BUDU ● TRAIAN CÂNȚĂ ● AUREL
CODREANU ● HORIA CONSTAN-
TINESCU ● PETRE CRISTEA ● VA-
SILE DOCHIA ● SANDA FAUR ●
DORIN IANCU ● PETRU IDRI-
CEANU ● TRAIAN ILIE ● DUMI-
TRU LAZĂR ● MIHAI MATEICIUC
● ION MĂNOIU ● CONSTANTIN O.
MICLESCU ● DAN NĂSTASE ● MI-
HAI NIEDL ● OCTAVIAN NICU-
LESCU ● MIHAI PĂRĂLUȚĂ ● I. PĂ-
TRAȘCU ● DAN GEORGE POPA ●
GEORGE POPA ● OTTO REINDL ●
MIHAI STRATULAT ● LIVIU ȘER-
BAN ● POMPILIU TEODOR ●



1985

La multi ani



ALMANAH AUTO '85
Editat de redacția
Revistei AUTOTURISM

Redactor șef
VASILE DOCHIA

Prezentarea artistică și
copertele I și IV
NICOLAE NOBILESCU

Prezentarea tehnică
L. TEODORESCU și N. DUMITRU

Secretar de redacție
OCTAVIAN NICULESCU

Tiparul
COMBINATUL
POLIGRAFIC
„CASA SCÎNTEII”

Biblioteca „ASTRA”
— SIBIU —

АЛМА
НАБ
АУТО
1985

93330

Să intrăm în noul deceniu al dezvoltării libere, socialiste a României, cu hotărîrea fermă de a face totul pentru realizarea în cele mai bune condiții a planului pe acest an și a planului pe 1985, asigurînd astfel îndeplinirea cu succes a celui de-al 7-lea plan cincinal și punînd o bază trainică pentru cel de-al 8-lea plan cincinal de dezvoltare economico-socială a României!

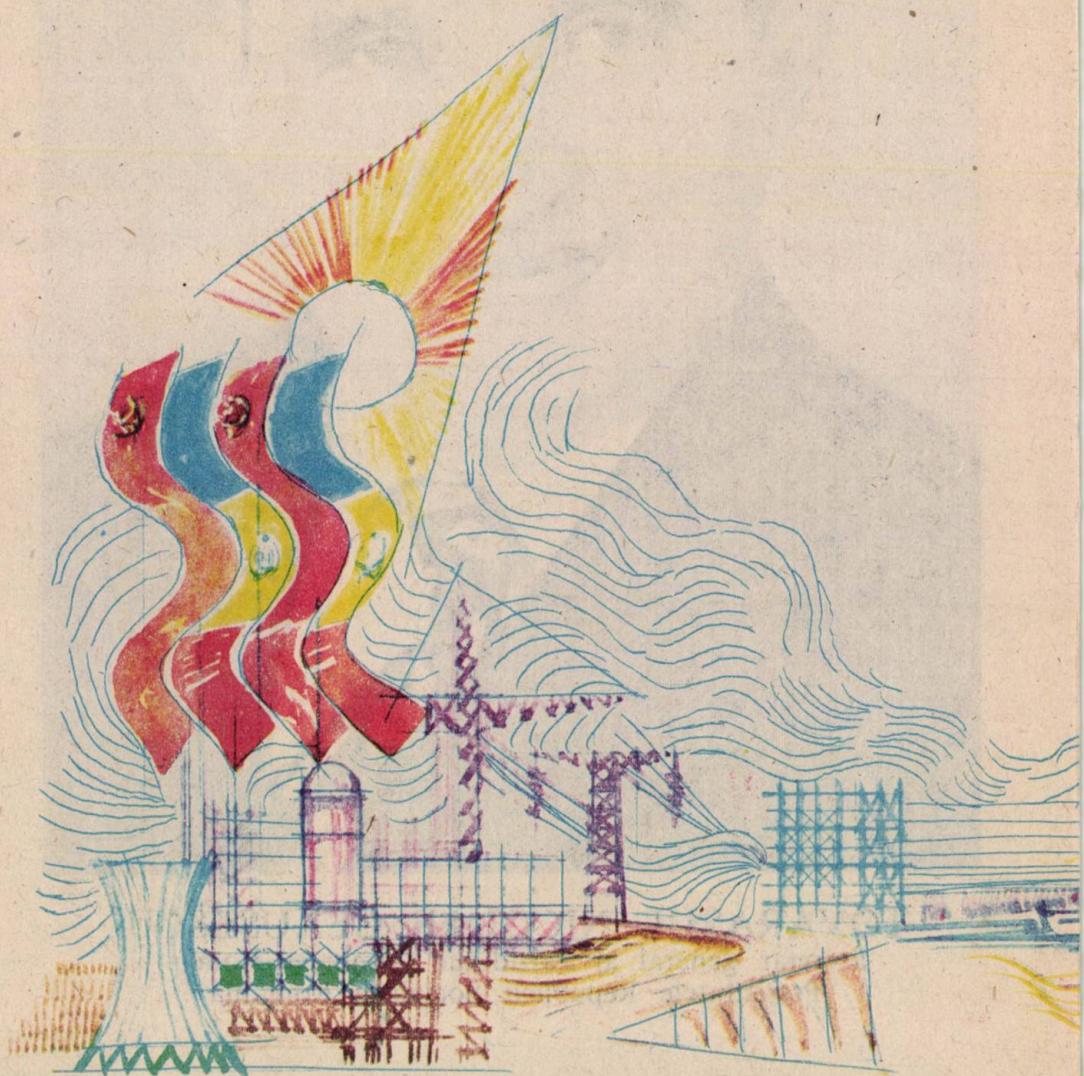
Am ferma convingere că partidul nostru comunist își va îndeplini și în viitor, cu cinste, misiunea istorică de a conduce poporul nostru spre cele mai înalte culmi ale civilizației umane, spre culmile luminoase ale comunismului!»

NICOLAE CEAUȘESCU

Din cuvîntarea la Sesiunea solemnă a Comitetului Central al Partidului Comunist Român, Marii Adunări Naționale și Consiliului Național al Frontului Democrației și Unității Socialiste consacrată împlinirii a 40 de ani de la îndeplinirea actului revoluționar de la 23 August 1944



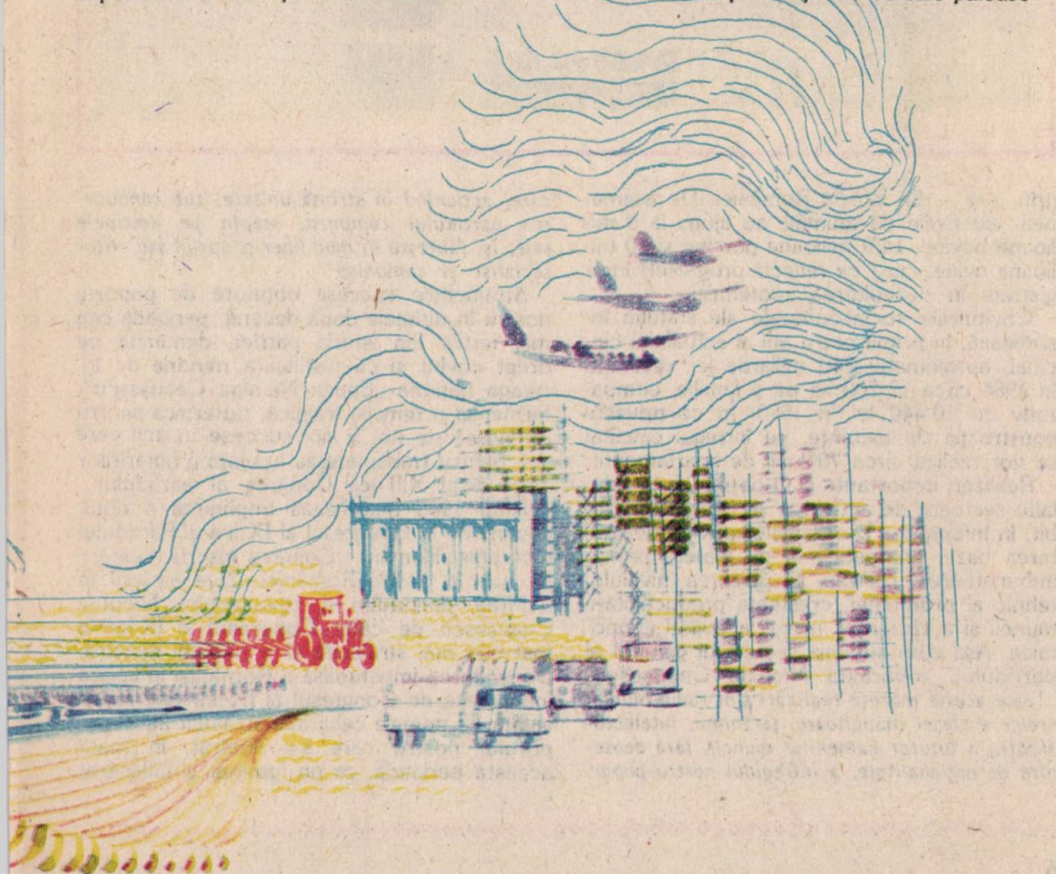
TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU
Secretar general al Partidului Comunist Român
Președintele Republicii Socialiste România



ORIZONT '85

Pentru noi românii, anul 1985 - ultimul din actualul cincinal 1981-1985 - are semnificații deosebite. Viața economico-socială și spirituală din acest an demarează sub puternicul impuls generat de documentele celui de-al XIII-lea Congres al Partidului Comunist Român. Încheind un plan cincinal, anul 1985 trebuie să asigure îndeplinirea tuturor prevederilor din sarcinile sale anuale și să creeze o bază solidă pentru noul cincinal 1986-1990. În primii patru ani ai cincinalului 1981-1985 s-a realizat un volum de investiții de aproape 950 miliarde lei, dîndu-se în exploatare circa 1550 obiective industriale și agrozootehnice importante. Producția marfă realizată în 1984

este de circa 1180 miliarde lei, iar prin îndeplinirea prevederilor pentru 1985 se va asigura, pe întregul cincinal, un ritm mediu anual de creștere a producției marfă industriale de 5,6 la sută. Inaugurarea Canalului Dunăre-Marea Neagră reprezintă o realizare epocală a poporului român, o grandioasă construcție a anilor socialismului. Succese importante s-au obținut și în agricultură; deși condițiile climatice au fost mai puțin favorabile, producția de cereale realizată în medie în anii 1981-1985 este mai mare cu circa două milioane tone față de media pe perioada 1976-1980. În anul 1984 s-a obținut cea mai mare producție de cereale păioase -





grâu, orz - din istoria României. De asemenea, efectivele de animale au ajuns la 8 milioane bovine, 14,9 milioane porcine și 20 milioane ovine, ceea ce reflectă progresele înregistrate în dezvoltarea zootehniei.

Cheltuielile social-culturale ale statului însumează, în primii patru ani ai actualului cincinal, aproximativ 340 miliarde lei, revenind în 1984 circa 12 700 lei pe o familie, comparativ cu 10 440 lei în 1980. În ce privește construcția de locuințe, pe întregul cincinal se vor realiza circa 700 mii de apartamente.

Realizări importante s-au obținut și în celelalte sectoare de activitate și, în mod deosebit, în înfăptuirea programelor privind dezvoltarea bazei energetice și de materii prime, îmbunătățirea calității și ridicarea nivelului tehnic al producției, creșterea productivității muncii și a eficienței întregii activități economice. Așa cum sublinia secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, „Toate aceste mărețe realizări sînt rodul muncii eroice a clasei muncitoare, țărănimii, intelectualității, a tuturor oamenilor muncii, fără deosebire de naționalitate, a întregului nostru popor,

care, acționînd în strînsă unitate, sub conducerea partidului comunist, stăpîn pe destinele sale, își făurește în mod liber propriul său viitor socialist și comunist.”

Strălucitele succese obținute de poporul nostru în ultimele două decenii, perioada cea mai fertilă din istoria patriei, denumită pe drept cuvînt și cu justificată mîndrie de întreaga națiune „Epoca Nicolae Ceaușescu”, formează o temelie trainică, puternică pentru obținerea de noi și noi succese în anii care vin, pentru transpunerea în viață a hotărîrilor celui de-al XIII-lea Congres al partidului.

Anul 1985 marchează împlinirea a două decenii de la Congresul al IX-lea al Partidului Comunist Român - Congres înscris cu litere de aur în istoria României. Ziua alegerii în fruntea partidului a tovarășului Nicolae Ceaușescu de către Congresul al IX-lea a fost cea mai strălucită zi a națiunii noastre. Dezvoltarea impetuoasă a României în epoca inaugurată de Congresul al IX-lea este strîns legată de numele celui mai strălucit fiu al poporului nostru care s-a ilustrat, în toată această perioadă, ca un luminat și înflăcărat





patriot ce a făcut din înălțarea țării țelul său de o viață. Prin tot ceea ce a făcut și face, secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, se afirmă ca un conducător de mare cutezanță revoluționară, cu un merit hotărîtor în opera de amploare a edificării noii societăți pe pămîntul României, în creșterea prestigiului poporului român, constructor entuziasmat al socialismului. Tovarășul Nicolae Ceaușescu s-a impus ca omul de adîncă omenie ce nu are dorință mai scumpă decît instituirea unor relații demne de respect și întrajutorare între oameni, în spiritul omeniei pe care ne-a transmis-o istoria poporului nostru.

Dacă astăzi vorbim cu legitimă mîndrie de epoca unor profunde mutații social-economice, de bilanțul mărețelor realizări, fără precedent, obținute de poporul nostru în cele două decenii, despre prestigiul internațional al României în lumea contemporană, aceste lucruri se datorează vastei și laborioasei activități teoretice și practice desfășurate de tovarășul Nicolae Ceaușescu, stilului său de muncă dinamic, energic, capacității și fermității, clarvizionii revoluționare cu care secretarul general al partidului îndrumă opera de edificare a noii societăți, acționînd neobosit pentru progresul neîncetat al patriei.

Cinstind înfăptuirile „Epocii Ceaușescu”, întreaga noastră națiune și-a manifestat entu-

ziasmul și deplina aprobare față de Hotărîrile Plenarei C.C. al P.C.R. din 27 iunie 1984, privind realegerea tovarășului Nicolae Ceaușescu, la cel de-al XIII-lea Congres, în înalta funcție de secretar general al partidului. Realegerea tovarășului Nicolae Ceaușescu în fruntea partidului nostru dă expresie voinței tuturor comunistilor, a întregului partid, încrederii și adeziunii poporului român la întreaga politică internă și internațională a Partidului Comunist Român - chează la supremă a înaintării României spre comunism.

Din cronică aniversară a anului 1985 desprindem alte două evenimente cu semnificație deosebită în istoria noastră contemporană: împlinirea a 40 de ani de la instaurarea guvernului revoluționar democratic de la 6 martie 1945 și cea de-a 40-a aniversare a Zilei Victoriei popoarelor iubitoare de pace asupra fascismului, obținută la 9 mai 1945.

„Crearea guvernului revoluționar democratic de la 6 martie 1945 - sublinia tovarășul Nicolae Ceaușescu - a constituit un moment de importanță istorică pe calea instaurării puterii muncitorești-țărănești, a marcat trecerea la profunde transformări democratice, revoluționare, care au deschis drumul înfăptuirii revoluției socialiste și edificării cu succes a noii ordini sociale în patria noastră”. Victoria de la 6 martie a fost cîștigată prin luptă, prin jertfe



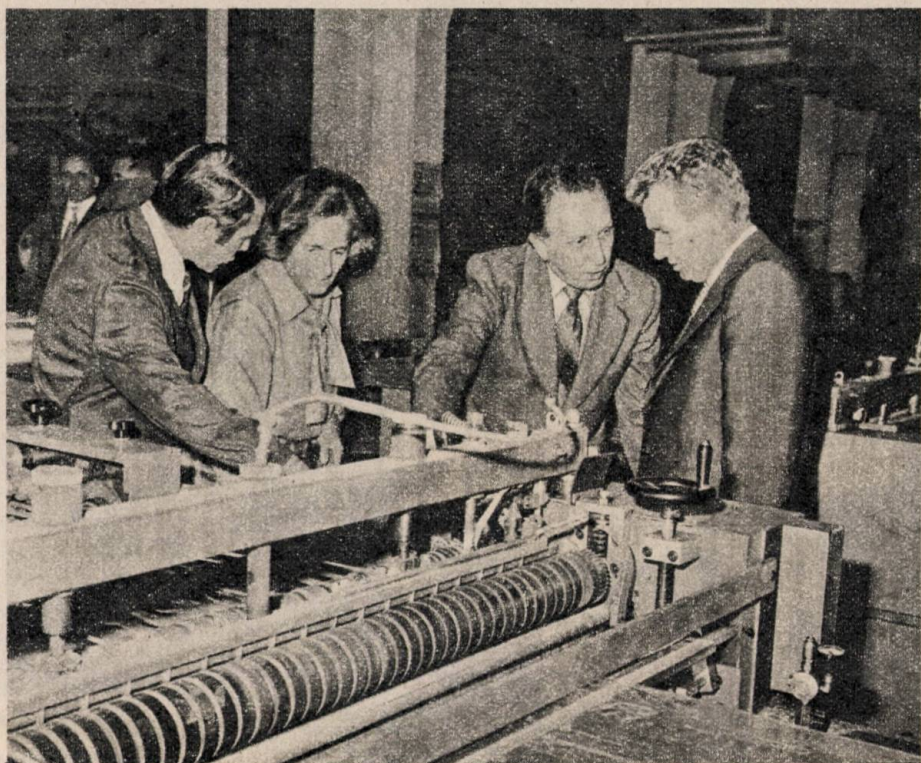




grele date de forțele revoluționare și democratice din România. Masele largi ale poporului nostru, urmînd linia politică a Partidului Comunist Român pentru cucerirea puterii politice, au instaurat la 6 martie 1945 guvernul revoluționar democratic prezidat de dr. Petru Groza. După aprige bătălii de clasă, clasa muncitoare, forțele revoluționare și democratice, grupate în Frontul Național Democratic, au reușit să lichideze împotrivirea grupărilor reactionare, a forțelor conservatoare și să cucerească puterea politică în stat. Pentru prima dată în România, clasa muncitoare și țărănimea aveau rolul hotărîtor în conducerea țării. Succesul reputat a fost o strălucită victorie a poporului pe drumul făuririi unei Românie libere democratice, socialiste.

Sărbătorind Ziua Victoriei asupra fascismului, poporul o face cu simțăminte îndreptățite de mîndrie patriotică. Intrarea României în războiul antifascist, alături de Uniunea Sovietică și celelalte țări ale coaliției antihitleriste, a fost considerat ca un eveni-

ment de importanță deosebită pentru desfășurarea victorioasă a luptei pentru zdrobirea fascismului. Împreună cu armata sovietică, armata română a participat cu toate forțele sale la marile bătălii purtate împotriva fascismului, la eliberarea Ungariei și Cehoslovaciei pînă la victoria finală din 9 Mai 1945. Circa 500 000 de ostași ai armatei române au luptat cu eroism și au contribuit cu grele jertfe de sînge la victoria împotriva Germaniei fasciste. „Participarea României, cu întreaga forță, la războiul împotriva Germaniei naziste, luptele grele purtate de ostașii români, sacrificiile uriașe făcute de întregul popor pentru obținerea victoriei finale asupra fascismului au demonstrat cu putere hotărîrea poporului român de a lupta pentru zdrobirea fascismului și lichidarea politicii imperialiste de dominație și asupra, pentru democrație, pentru cauza independenței și libertății popoarelor, a înțelegerii și colaborării în întreaga lume” – arăta tovarășul Nicolae Ceaușescu în cuvîntarea la Sesiunea solemnă a Comitetului Central al Partidului Comunist Român. Marii Adunări Naționale și



Consiliului Național al Frontului Democrației și Unității Socialiste consacrată împlinirii a 40 de ani de la înfăptuirea actului revoluționar de la 23 August 1944.

La cea de-a 40-a aniversare a Zilei Victoriei asupra fascismului, cea mai mare cinstită pe care o putem aduce milioanei de oameni care și-au dat viața în lupta împotriva fascismului este aceea de a face totul pentru a nu se mai repeta niciodată grozăviile fascismului și ale războiului.

Marile obiective și sarcini ale anului 1985 ne solicită noi eforturi de muncă și creație, perfecționarea activității în toate sectoarele de muncă, ridicarea la un nivel superior a eficienței întregii economii, înflorirea științei, învățămîntului și culturii, ne solicită să facem totul pentru edificarea societății socialiste multilateral dezvoltate și înaintare a României spre comunism.

Almanah Auto





DIRECTIVELE CONGRESULUI AL XIII-LEA- VAST PROGRAM DE DEZVOLTARE

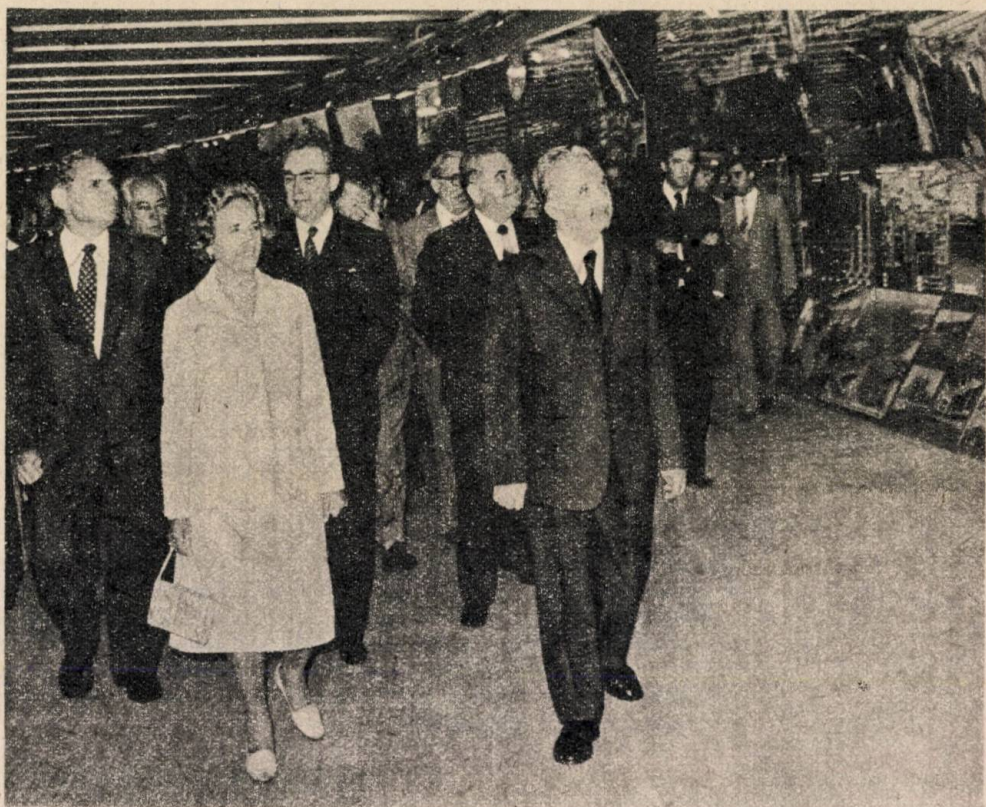
„Planul de dezvoltare economico-socială 1986—1990 și prevederile de perspectivă pînă în 2000 vor produce noi și mari transformări revoluționare în societatea românească, vor ridica poporul nostru pe o treaptă superioară a dezvoltării sale, vor consolida realizările în făurirea societății socialiste multilateral dezvoltate și vor crea condițiile necesare trecerii spre înfăptuirea principiilor comuniste de viață în toate domeniile”.

NICOLAE CEAUȘESCU

Realizările obținute de poporul român în înfăptuirea obiectivelor actualului plan cincinal 1981—1985, în condițiile existenței unei profunde crize a economiei mondiale, constituie premisă trainică a dezvoltării în continuare a bazei tehnico-materiale a societății socialiste multilateral dezvoltate. Directivele Congresului al XIII-lea al P.C.R. cu privire la dezvoltarea economico-socială a României în cincinalul 1986—1990 și orientările de perspectivă pînă în anul 2000, elaborate sub conducerea nemijlocită a tovarășului Nicolae Ceaușescu, secretar general al P.C.R., conțin orientările și sarcinile pentru etapa următoare de dezvoltare economico-socială a țării, pentru consolidarea și mai puternică a modului de producție socialist, creșterea forței materiale și spirituale a țării, întărirea independenței și suveranității României socialiste.

„Obiectivul fundamental al planului cincinal 1986—1990 — arăta tovarășul Nicolae Ceaușescu, în cuvîntarea la sesiunea solemnă consacrată împlinirii a 40 de ani de la înfăptuirea actului revoluționar de la 23 August 1944 — îl va constitui dezvoltarea

puternică, în continuare, a bazei tehnico-materiale, înfăptuirea în linii generale a Programului partidului de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate, crearea condițiilor necesare trecerii, în perioada următoare, la realizarea fazei superioare a societății socialiste, la construirea comunismului în România”. În întreaga dezvoltare economică a țării noastre în perioada 1986—1990 și în deceniul următor este concepută a se realiza, în principal, pe seama creșterii economice intensive, prin modernizarea în continuare a structurilor de producție, ridicarea permanentă a nivelului tehnic și calitativ al produselor, sporirea productivității muncii, accentuarea specializării și integrării producției în vederea utilizării cu maximum de randament a capacităților, economisirea strictă și valorificarea superioară a materiilor prime, combustibililor și energiei, recuperarea și re folosirea resurselor rezultate din procesele de producție și consum, reducerea costurilor de producție. Totodată, prevederile viitorului cincinal asigură creșterea în continuare a indicatorilor de eficiență în toate domeniile de activitate, moderniza-



rea, pe baza tehnologiilor celor mai avansate, a industriei, precum și a celorlalte ramuri ale producției materiale.

Trăsăturile definitorii ale adâncirii caracterului intensiv al dezvoltării economice în perioada 1986-1990, potrivit Directivelor Congresului al XIII-lea al P.C.R., sînt următoarele:

- creșterea mai rapidă a venitului național (44-49%) față de cea a produsului social (27-32%), a producției nete industriale (61-65%) față de cea a producției-marfă industriale (34-37%) și a producției nete agricole (40-44%, media anuală pe perioada de 5 ani) față de cea a producției globale agricole (30-33%, media anuală pe perioada de 5 ani);

- devansarea substanțială a venitului național (44-49%) a ritmului de sporire a volumului investițiilor (9-13%) pe o perioadă de 5 ani;

- creșterea cu 27-28% a indicelui de valorificare a materiilor prime, materialelor, combustibililor și energiei;

- reducerea cu cca 20% a consumului energetic pe unitate de venit național;

- sporirea substanțială a producției și a venitului național la 1000 lei fonduri fixe;

- reducerea substanțială a cheltuielilor la 1000 lei producție-marfă în industria republicană;

- creșterea mai rapidă a productivității muncii în industrie (10% în medie anuală) față de producția marfă-industrială (6-6,5%);

- realizarea, în 1985, a 90% din producția industrială în sisteme automatizate și mecanizate;

- obținerea, la sfîrșitul anului 1985, a 95% din produsele industriale la nivel mondial și a 2-5% din ele la performanțe superioare acestui nivel.

În intensificarea în continuare a acțiunii factorilor intensivi, calitativi ai dezvoltării economice, sarcini de mare răspundere revin în cîincinalul viitor cercetării științifice proprii, în strategia dezvoltării dinamice a ramurilor economiei naționale, în perioada 1986-1990. Se are în vedere sporirea substanțială a aportului cercetării științifice românești la asigurarea bazei de materii prime, asigurarea independenței energetice a țării, dezvoltarea pe baze moderne a agriculturii, ridicarea nivelului tehnic și calitativ al producției, creșterea calității vieții etc.

Prevederile din Directive privind dezvolta-

rea ramurilor sînt astfel concepute încît să asigure un raport optim între industrie și agricultură, pe de o parte, între acestea și celelalte ramuri ale economiei naționale, pe de altă parte. Semnificativ în acest sens este faptul că ritmurile de creștere ale celor două ramuri de bază ale economiei naționale (6-6,5%, pentru industrie, și 5,4-5,8% pentru agricultură) sînt mai apropiate față de cinci-nalele anterioare. Se va asigura un echilibru mai bun între industria extractivă și cea prelucrătoare, prin creșterea gradului de acoperire a necesarului de materii prime și energie, din resurse interne. Totodată, ramurile și subramurile de înaltă tehnicitate, purtătoare de progres tehnic, care valorifica superior resursele, vor cunoaște ritmuri de creștere superioare mediei pe industrie. Astfel, producția industriei electronice va spori cu peste 20%, mecanica fină, optica, echipamentele hidraulice și pneumatice cu 15,4%, mașinile-unelte cu comandă-program, centrele de prelucrare și sistemele flexibile cu 50%, iar producția de roboți și manipolatoare cu 57,9%.

Prevederile din Directive, atît la producția industrială, cît și la cea agricolă, la principalele produse, pe locuitor, asigură reducerea în continuare atît a decalajelor relative, cît și a celor absolute față de țările dezvoltate eco-

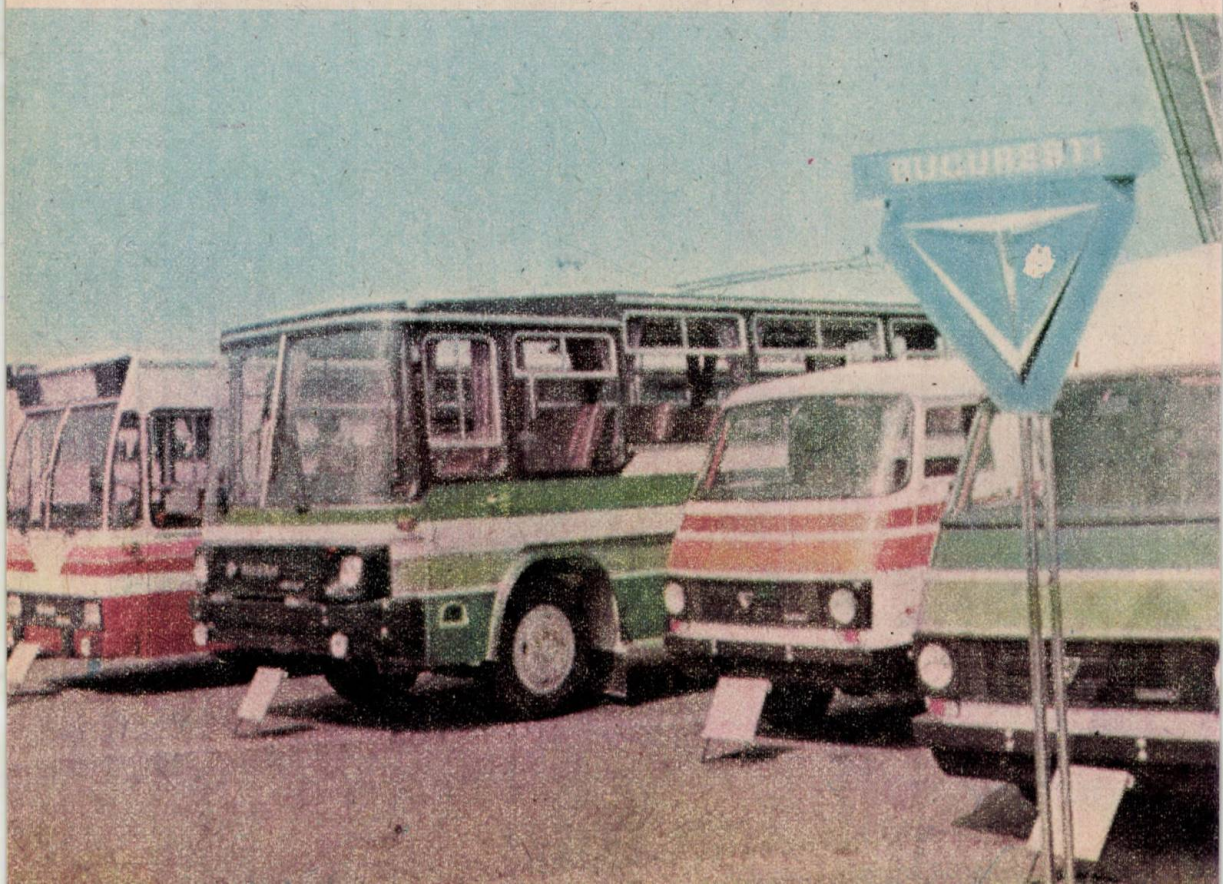
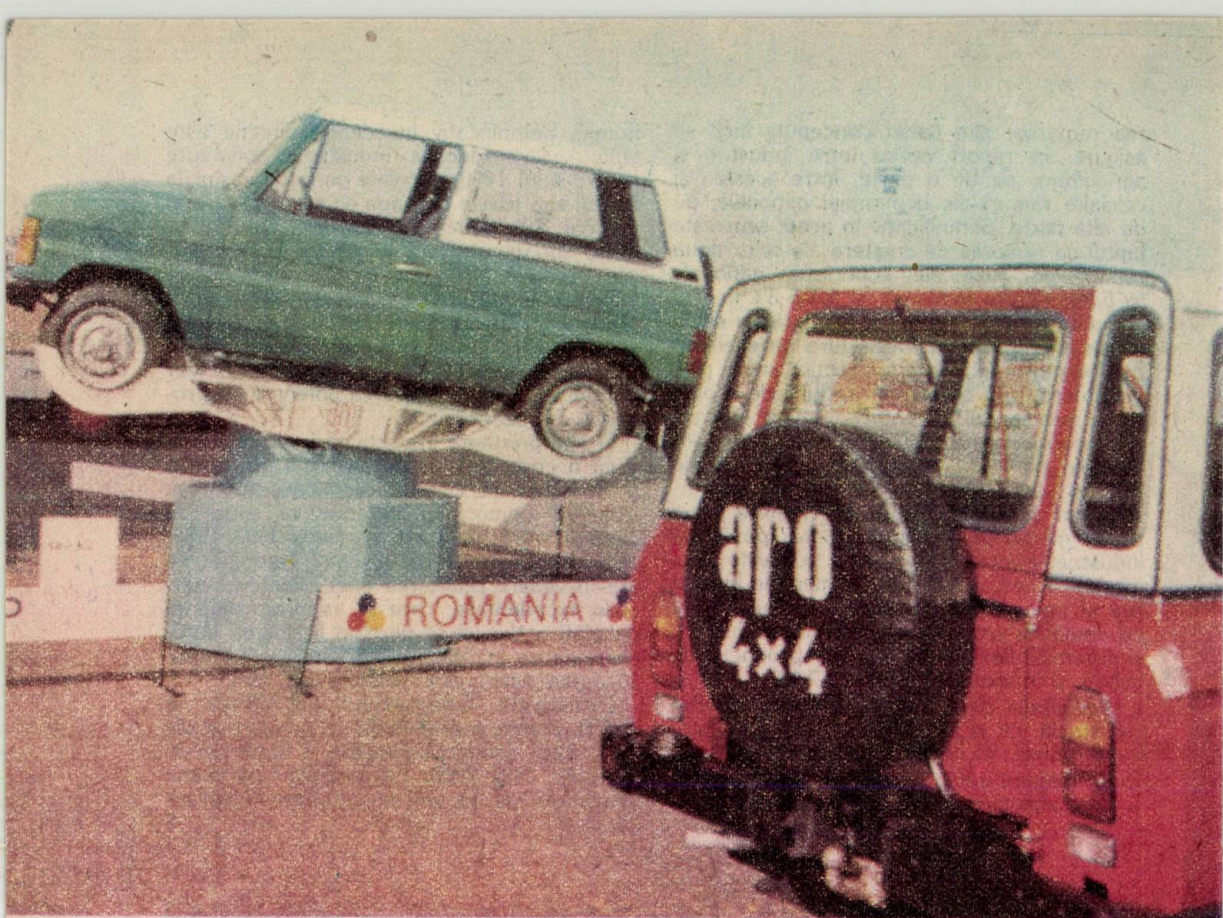
nomice. Semnificativ în această direcție este faptul că producțiile industriale prevăzute pentru anul 1990, calculate pe locuitor, sînt la nivelul sau foarte aproape de cele realizate în prezent de țările cu industrie dezvoltată. Într-o situație similară se găsesc și principalele produse agricole.

Pentru înfăptuirea obiectivelor cuprinse în cinci-nalul 1986-1990, în Directive se prevede a se realiza un mare volum de investiții, circa 1350-1400 miliarde lei, din care cca 90% vor fi îndreptate spre creșterea potențialului productiv al economiei.

O altă orientare importantă a viitorului cinci-nal o constituie participarea tot mai activă a României la circuitul economic mondial. Volumul comerțului exterior va spori cu circa 41-45%, față de perioada 1981-1985, din care exportul cu 52-56%. Totodată, se are în vedere realizarea unei balanțe comerciale excedentare, care să asigure o balanță de plăți active și să permită lichidarea datoriei externe în primii ani ai cinci-nalului, consolidarea rezervelor valutare ale țării.

Directivele Congresului al XIII-lea al P.C.R. conțin și orientările de perspectivă ale dezvoltării economico-sociale a României în perioada 1991-2000. Pe ansamblul perioadei următoare de 15 ani, volumul producției in-





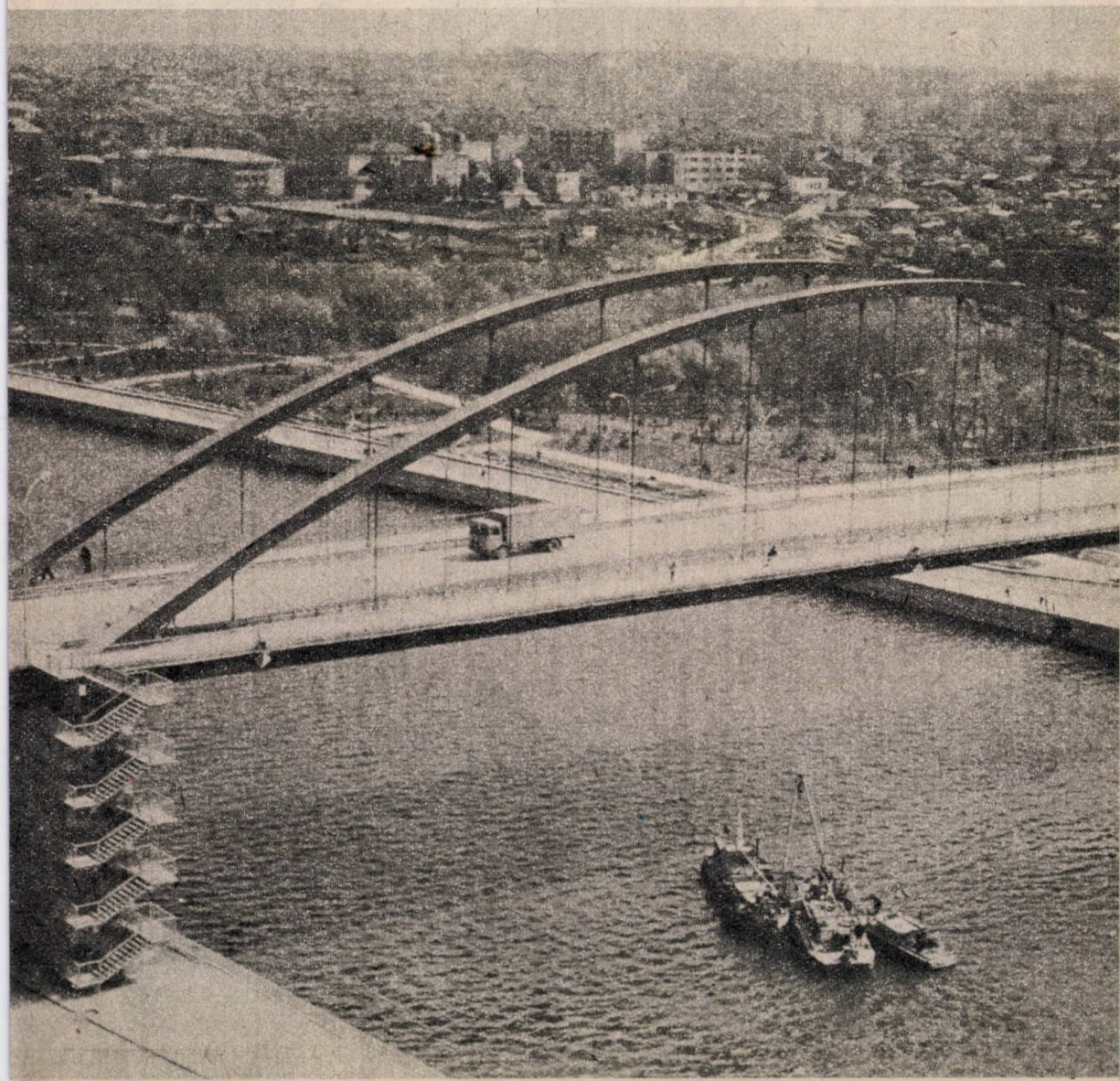
dustriale urmează să crească de 2-2,4 ori, ajungând în anul 2000 la un nivel de circa 2800-3200 miliarde lei. În aceeași perioadă, producția agricolă urmează să crească de 1,9-2 ori. Ca urmare acestor creșteri, venitul național va spori de 2,3-2,6 ori, ajungând, în anul 2000, la circa 1900-2150 miliarde lei. Totodată, se prevede soluționarea pe deplin a problemelor locuințelor, încheierea procesului de organizare teritorială și de sistematizare a tuturor localităților țării.

Așa cum se arată în Directive, „România se va înfățișa la sfârșitul acestui secol ca o țară socialistă multilateral dezvoltată atât din punctul de vedere al industriei, agriculturii, învățământului, științei și culturii, cât și al nivelului general de viață și de civilizație al poporului. Pe această bază se vor crea condițiile materiale necesare care vor asigura trece-

rea la înfăptuirea și la manifestarea tot mai largă în societatea noastră a principiilor comuniste de repartitie, de muncă și de viață, în toate domeniile de activitate“.

Prevederile Directivelor Congresului al XIII-lea al P.C.R. cu privire la dezvoltarea economico-socială a României în cincinalul 1986-1990 și orientările de perspectivă pînă în anul 2000, asigură dezvoltarea în continuare a forțelor de producție în țara noastră, ridicarea pe această bază a gradului de civilizație, a nivelului de trai material și spiritual al poporului nostru, întărirea pozițiilor României de țară socialistă mediu dezvoltată și trecerea ei într-un stadiu nou, superior - cel de țară socialistă dezvoltată.

prof. univ. dr. Mihai PĂRĂLUȚA





AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

LA DISPOZIȚIA DUMNEAVOASTRĂ!

Ni se întâmplă adesea ca noi, sau mulți alții dintre noi, în timp ce căutăm vreun act sau vreo hirtie trebuincioasă prin serviete, genți etc. să trecem în revistă și „carnetul de membru A.C.R.” Nelipsit

prieten al automobilistului — și nu numai al lui, dacă e să ne gândim la membrii simpatizanți — documentul care atestă adeziunea la A.C.R. este privit întotdeauna cu sentimente familiale. Omul — fi-



ință sociabilă prin excelență — simte nevoia să se alăture altora care au experiențe, preocupări și năzuințe similare; automobilistul, bucuros de postura sa de posesor al unui vehicul atât de util, simte nevoia de a se apropia de cei asemenea lui.

Viața modernă, se știe, prin excesul de citadinizare, prin specializarea accentuată a profesiilor, tinde să creeze între oameni spații de înstrăinare. Nu rareori, însă, postura de automobilisti face să dispară brusc diferențele — și uneori diferențele — dintre oameni. (Doi colocatari care pînă acum abia se salutau, se apropie deodată unul de altul: „Vecine, dumneata cum te descurci cînd mașina...?”)

Mulți dintre noi aduc automobilului meritate cuvinte de mulțumiri pentru serviciile ce ni le face; mulți îi aduc și reproșuri, — de asemenea meritate — pentru grijile ce ni le produce — dar poate cel mai mare bine pe care îl aduce acest obiect tehnic trebuie gîdit nu la scară individuală, la scara unei familii, ci la scară socială: el este, poate fi și mai mult, un regenerator de contacte sociale. Iată, am putea spune, explicația quasi sociologică a rolului și importanței A.C.R. — asociație voluntară a unor oameni dor-

nici de alți oameni, dornici de autoinstruire și autoeducare.

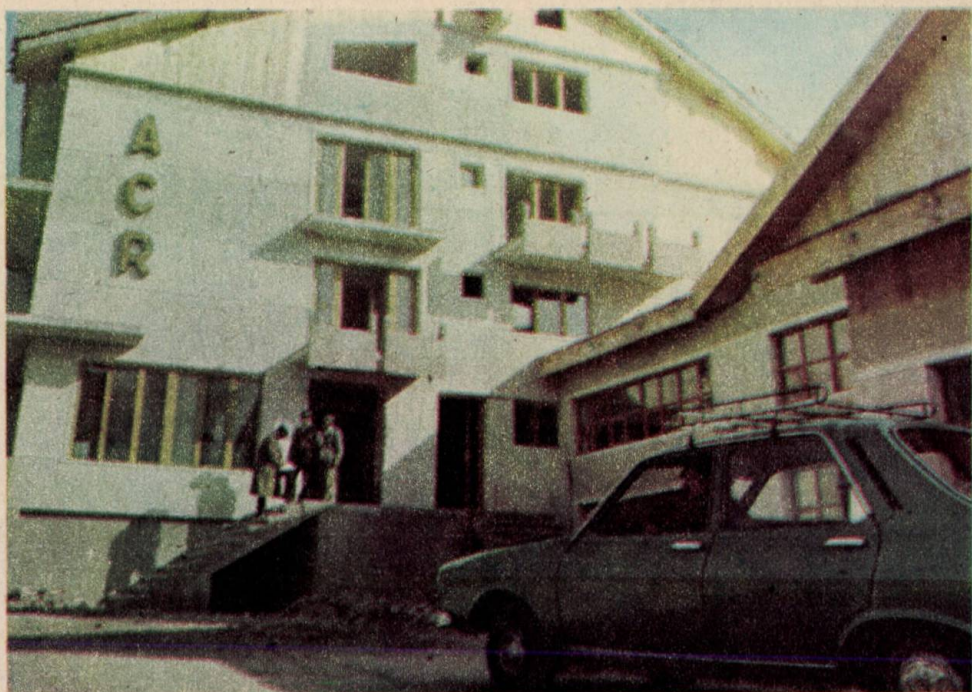
În paginile revistei „Autoturism”, cititorul a putut întîlni deseori articole din viața asociației noastre, în care se vorbea despre modul cum se răspunde solicitărilor membrilor A.C.R. referitoare la problemele de asistență tehnică. Dar tot în paginile revistei au fost reflectate pe larg fapte care țin de viața internă a asociației, de calitatea de acerist înțeleasă în sensurile sale fundamentale. Să ne reamintim cîteva.

...La Brașov, noul sediu al filialei A.C.R. (aflat pînă acum în centrul vechi al orașului) a fost plasat într-un spațiu modern, pe Calea București, un loc care va deveni centrul viitorului Brașov. Membrii A.C.R., minăți de diverse treburi, au început să vină la noul sediu; printre ei și un pensionar, care însă nu avea nici una din treburile obișnuite ale automobilistului. Venea, dădea bună ziua, lumea îl primea bucuroasă, ca pe unul de-al casei și stăteau de vorbă. Venea pentru că era acerist de 20 de ani; oamenii îl primeau fiindcă socoteau că 20 de ani în A.C.R. înseamnă un temel serios pentru o vizită; o autoritate chiar.

Este deosebit de îmbucurător să remarcăm fidelitatea îndelungată a unor







oameni față de calitatea de acerist — fidelitate care rezistă în pofida faptului că între timp, biografia automobilistică a respectivului s-a schimbat. Există cazuri în care un membru A.C.R., din motive de sănătate, vîrstă sau altele, nu mai este automobilist efectiv, dar el își păstrează carnetul de membru. În alte situații, deși volanul a fost preluat de un membru mai tânăr al familiei, „bătrînul” nu numai că a rămas în A.C.R., dar l-a adus și pe proaspătul conducător auto, din același sentiment „de familie” — amintit și cu alte prilejuri — cu atît mai pregnant cînd e vorba de aceriști ce provin din aceeași familie (de această dată, la propriu).

Alo; 027! Alo, 12345!...

...Pe timp de iarnă, la stația de asistență a A.C.R. filiala Vrancea, un telefon anunță că cineva are un necaz pe o șosea, departe, și solicită o depanare. Pornește imediat mașina de asistență a asociației noastre. La fața locului, o Dacie imobilizată, cu doi copii mici, înlemniți de frig, înăuntru. Ordinea urgențelor se schimbă: cei doi oameni de la stație îmbracă copiii cu ce găsesc dintr-ale lor și-i transportă repede la adăpost cald; se întorc, tractează mașina, o repară. În vara următoare, automobilistul din Cluj-Napoca își face drum prin Vrancea ca să-i salute încă o dată pe binefăcătorii săi: el acerist, aceștia la fel!

În amintirile flecărui lucrător de la ori-

care dintre stațiile de asistență tehnică ale filialelor din țară, stăruie zeci și zeci de întîmplări referitoare la depanările în șosea; întîmplări pline de omenie — uneori de eroism — care pornesc, de regulă, de la un telefon: 12345. „Alo, ACR!” Bucureștiul are o stație specială în acest sens, al cărei telefon — 027 — a devenit cunoscut automobilistilor nu numai din București, ci și din toată țara, la fel ca 030 (informații), 081 (pomierii) sau 061 (salvarea). Nu de puține ori cei ajunși la necaz nu sînt membri A.C.R., dar ei știu că numai A.C.R.-ul le poate oferi sprijinul necesar, și apelează la numărul atît de bine cunoscut. Astfel de întîmplări, prin forța de convingere a faptului de viață, aduc în A.C.R. noi membri; mai mult decît atît, aceștia sînt dintre cei mai satornici, mai entuziaști. Așa cum s-a putut remarca și din cazul relatat mai înainte — unul din mille petrecute — acolo, în șosea, nu are loc o simplă depanare, o intervenție obișnuită de service. După minute — și uneori ore — de strădanii, tentative, temeri — timp în care sentimentele omului evoluează de la surpriză, iritare, incertitudine, pînă la îngrijorare și chiar spaimă, mai ales dacă, așa cum din păcate se întîmplă adeseori, nimeni din cei de pe șosea nu oprește să dea o mînă de ajutor — sosirea mașinii galben-portocalii cu girofar și inițialele A.C.R. echivalează cu... salvarea. Iar de această dată,



nu doar problemele mașinii sînt în discuție, ci și — uneori în primul rînd — ale oamenilor, conducători auto sau pasageri.

Înmulțiți — dacă se poate înmulți — înțimplarea relatată de noi, de o sută, o mie sau de mai multe ori și veți avea imaginea mentală a diversității și profunzimii — în umanitatea lor — a unor fapte de viață al căror factor activ, pozitiv, este A.C.R.-ul.

Statisticile anului 1983 indică aproape 700 000 km parcurși de mașinile A.C.R. pentru remorcări și aproape 800 000 km pentru depănări în șosea. Dar numărul kilometrilor e un indice destul de palid pentru diversitatea și consistența etică a faptelor de viață ce se ascund în spatele acestor formulări din rubricariul statisticilor: depănări, remorcări etc. Strînsă într-o exprimare de bun simț, această activitate tipică asociației noastre poate suna și astfel: omul în ajutorul omului.

Prin tradiție, automobilistul care merge la service este un client ce se adresează unei instituții; dar cînd doi oameni cu depănarea vin în șosea și îți dau un ajutor nu numai tehnic, atunci raportul nu mai este unul abstract: client-instituție prestatoare de servicii, ci între om și om, între oameni pe care îi leagă simbolul acelui-ași carnet: de membru A.C.R.

Și cum forța unei familii depinde de numărul membrilor ei — în prezent fami-

lia A.C.R. numără circa 400 000 membri, aproape 50 000 dintre aceștia sosiți numai în ultimii ani — Automobil Clubul Român a devenit azi o mare familie a automobileștilor din țara noastră — un prilej de adîncă satisfacție și bucurii pentru asociația noastră. Lună de lună se dau în folosință noi și bine dotate stații de asistență tehnică, se inaugurează noi sedii de muncă cu publicul — toate acestea, urmări firești ale creșterii continue a familiei A.C.R., ale creșterii și diversificării nevoilor membrilor asociației: asistență tehnică, instruire tehnică, educație rutieră, destindere și loisir. Cum practica vieții a dovedit-o, forța asociației noastre se exprimă mai ales prin coeziunea ei interioară, prin diversificarea și adîncirea relațiilor umane dintre membrii A.C.R. — indiferent de faptul că aceștia lucrează în cadrul filialelor, al stațiilor de asistență, ori sînt simpli automobilești.

În acest sens, gîndindu-ne la numeroasele fapte de viață petrecute sub semnul carnetului de membru A.C.R., — mult mai multe decît cele sugerate în rîndurile de mai sus — titlul acestui articol ar putea suna foarte bine și astfel: A.C.R. la dispoziția A.C.R.!

Și acest adevăr, lesne sesizabil, este mai mult decît titlul unui articol: el este deviza însăși a întregii noastre asociații.

Traian ILIE



SE VOR UNIFORMIZA OARE

CAROSERIILE VIITORULUI?

În efortul lor de a produce automobile cu un consum tot mai economic de carburant, constructorii au înțeles că pot utiliza posibilitățile mari oferite de caracterul aerodinamic al caroseriei. Coeficientul C_x care exprimă numeric valoarea aerodinamicii unei caroserii a devenit un simbol de calitate, afișat în prospectele publicitare și comparat cu performanțe similare pe plan mondial.

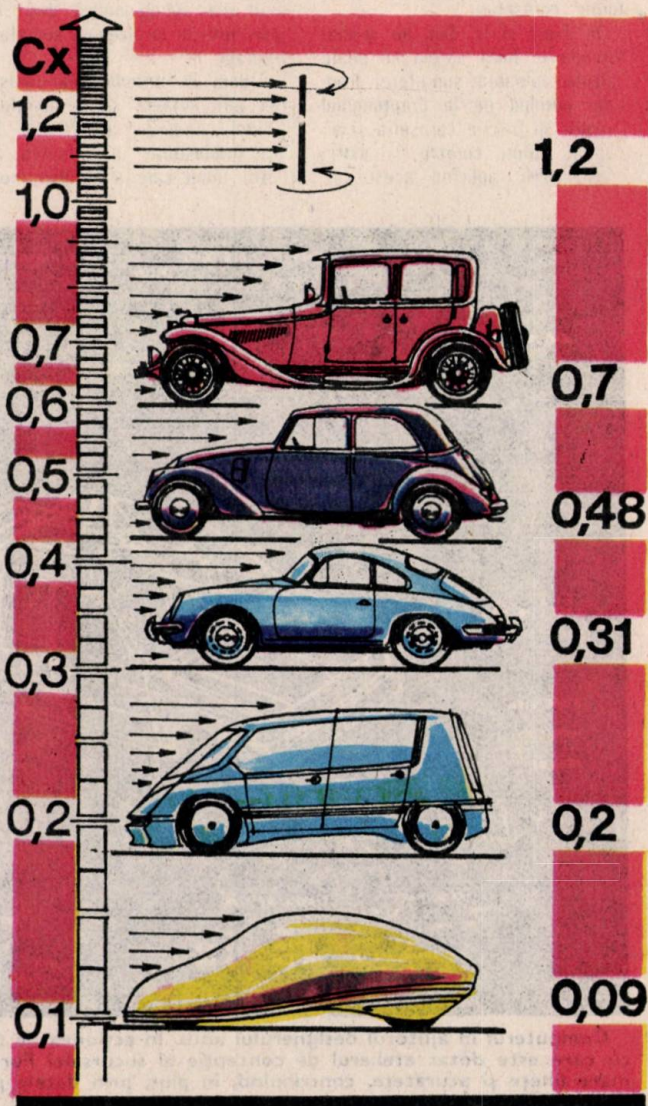
O adevărată cursă către un coeficient C_x tot mai mic în valoare absolută — adică indicind o performanță tot mai bună — se desfășoară între principalii constructori mondiali. Vor sfîrși ei oare prin a produce caroserii asemănătoare, standardizate, așa cum seamănă principal între ele frigiderele și aspiratoarele de praf? Nu, răspund cercetătorii, nici pești și nici păsările nu cunosc o identitate a formelor și totuși aceste vietăți posedă o aerodinamică optimă raportată la caracteristicile lor fizice.

Ca să răspundem la întrebare trebuie să analizăm stadiul la care au ajuns caracteristicile aerodinamice ale caroseriilor actuale și dacă acestea mai pot fi îmbunătățite.

CAROSERII MAI AERODINAMICE ÎN VIITOR?

Coeficientul C_x sintetizează influența pe care o are forma caroseriei asupra puterii absorbite la înaintare prin rezistența opusă de aer. Cu cât factorul C_x este mai mare cu atât este necesară la înaintare o putere mai mare.

Coeficientul C_x este un număr abstract exprimînd intuitiv fracțiunea din aria frontală a unui



automobil ce opune o rezistență echivalentă cu cea opusă de un plan perfect vertical.

Astfel, dacă $C_x = 0.5$ la o caroserie cu o arie frontală de 2 mp, aceasta înseamnă că ea se comportă ca un plan perpendicular pe direcția mișcării, având o arie de 1 metru pătrat. Deci, valoarea coeficientului C_x este influențată de mărimea suprafeței frontale și de forma caroseriei.

Asupra mărimii suprafeței frontale constructorul nu poate acționa mai mult decât permit dimensiunile funcționale date prin temă, astfel că atenția s-ar putea îndrepta spre al doilea factor: forma caroseriei.

H. Fiegl și U. Bez au studiat formula în baza căreia se poate calcula valoarea suprafeței frontale, pornind de la dreptunghiul în care se înscrie caroseria și au obținut valori corecte și astfel constructorii, aplicând acest cal-

cul, au obținut într-adevăr suprafețe frontale asemănătoare pornind de la dimensiuni similare ale unor caroserii aparținând aceleiași clase de mărimi. Apoi, proiectanții de caroserii au început să opereze asupra formelor caroseriei spre a obține cel mai bun coeficient „ C_x ” cu puțință.

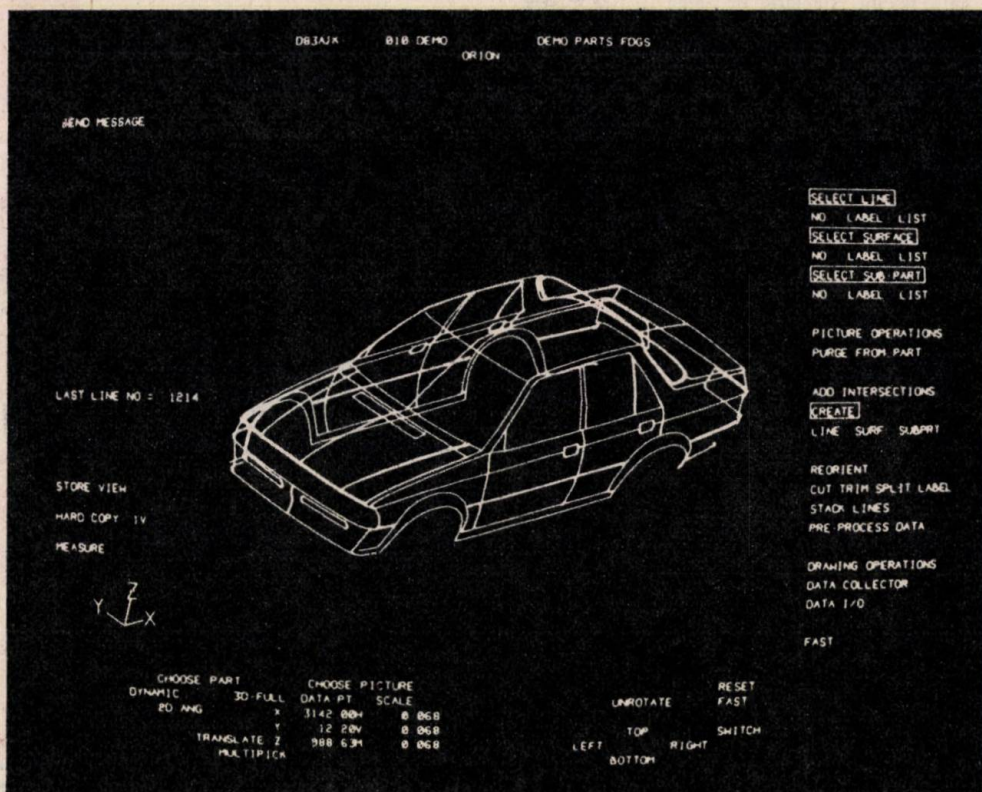
Pornind de la valoarea $C_x = 1.2$ determinată pentru o foaie de tablă deplasată perpendicular pe direcția curenților de aer și comparînd cu valoarea $C_x = 0.7$ a unei caroserii tipice epocii 1900, constatăm o diferență surprinzător de mare. Cu alte cuvinte, caroseria anului 1900 este mult mai aerodinamică decât un plan vertical de aceeași suprafață frontală.

Odată cu introducerea caroseriei autoportante cu o suprafață frontală redusă, coeficientul C_x s-a îmbunătățit la valoarea de 0.46, după care a stagnat mulți

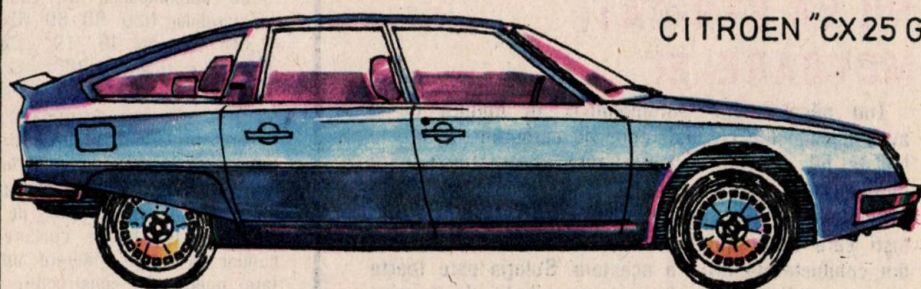
ani. Analiza coeficienților „ C_x ” pentru caroseriile produse în 1981 arată o diversitate foarte mare: de la 0.34 la 0.54. Cu alte cuvinte, în ciuda cunoștințelor tehnice acumulate despre aerodinamică, cel mai neaerodinamic automobil diferă calitativ cu un coeficient C_x mai mare cu 60% decât cel mai aerodinamic.

În 1982, „Audi 100” cu un $C_x = 0.30$, devine campionul aerodinamicii automobilelor de serie, împingînd calificativul „foarte bun” la alte limite, mărind decalajul față de cele mai puțin aerodinamice aflate în producția de serie. Dar nu toți constructorii acordă aceeași importanță aerodinamicii, deoarece un coeficient C_x foarte bun devine inutil dacă nu este asociat cu un ansamblu de greutate redusă.

Din experiența ultimilor ani se poate trage concluzia că proiectanții caroseriilor au ales două



Computerul în ajutorul designerului auto. În acțiunea de translație a desenelor, computerul cu care este dotat atelierul de concepție al sucursalei Ford-Europa realizează un desen de mare finețe și acuratețe, contribuind, în plus, prin datele pe care le afișează, la înlăturarea unor erori de calcul.



CITROËN "CX25 GTI"



AUDI "100 CD"



FORD "SIERRA 2,3
GHIA"

căi pentru îmbunătățirea caroseriilor.

1. Metoda prelucrării unei caroserii existente în fabricație cu o aerodinamică mediocră și îmbunătățirea caracteristicilor ei. Exemplul cel mai cunoscut este studiul efectuat de G. Roussillon pe o caroserie Peugeot 305-Vera (prezentat în revista „Autoturism” nr. 6 / 1981).

2. Metoda alegerii unei forme studiate teoretic cu un coeficient C_x foarte bun și „introducerea” în interiorul corpului astfel prestabilit a tuturor componentelor mecanice ale automobilului, spre a-l face utilizabil. Pe baza acestei

metode a unui corp ideal prestabilit au fost proiectate modelele „Audi 100” și „Ford Sierra”, ambele caroserii cu un coeficient „ C_x ” foarte bun, fiind originale în sine, dar cu diferențe de formă substanțiale.

FORMELE CAROSERIILOR DE MÎINE

Indiferent de metoda adoptată pentru conceperea caroseriei, un coeficient „ C_x ” bun trădează diferențele față de o formă cu aerodinamică slabă. Așa, de exemplu, partea frontală a unei caroserii în formă de pană și spatele supraînălțat dau o imagine de săgeată

sau literă cuneiformă, care se regăsește în multe realizări recente. Un coeficient $C_x = 0,30$ este considerat azi foarte bun, dar el este încă departe de valoarea „corpului ideal” cu dimensiuni similare, situată în jurul cifrei $C_x = 0,05$.

Această analiză ne conduce la concluzia că acest $C_x = 0,30$ nu este chiar atât de bun. Dar, pe de altă parte, să nu uităm că o comparație între un corp perfect modelat, lucios și un automobil capabil să ruleze, echipat cu numeroase accesorii, nervuri, rosturi și alte detalii tehnice este nepotrivită. Teama de uniformitate în aprecierea caroseriilor devine ne-

NU VĂ STRIGAȚI MOTOARELE!

Din păcate, unii automobiliști, în dorința de a avea un consum cât mai redus de carburant, recurg la fel de fel de soluții cu rezultate asupra funcționării motoarelor și mai ales a dinamicii autoturismelor. De exemplu, sînt automobiliști amatori și chiar profesioniști care au majorat orificiul de trecere a benzinei din conducta de retur a acesteia. Soluția este foarte ușor de aplicat; prin demontarea tubului de cauciuc de la pompa de benzină, apare la extremitatea lui o mică piesă cilindrică din material plastic, al cărei orificiu central poate fi mărit cu orice sculă de formă tronconică cu diametrul corespunzător cotei urmărite.

De regulă, toți cei care au folosit și folosesc acest procedeu au majorat orificiul cu 1—1,5 mm. Ce s-a întîmplat și ce se întîmplată după majorarea acestui orificiu? Un dispozitiv pentru măsurarea presiunii din conducta de refulare a pompei de benzină ar demonstra scăderea substanțială a valorii acesteia, datorită posibilității create prin majorarea orificiului de retur, de mărire a debitului din conducta de retur către rezervor. În consecință, apare o ușoară scădere a consumului de benzină, la sarcini mici ale motorului, dar atunci cînd acesta trebuie să dezvolte o putere mai mare în cazul depășirilor, al urcării rampelor etc., cantitatea de benzină nu satisface necesarul și apar întreruperi în funcționarea motorului, datorită cantității insuficiente de benzină în amestecul carburant. Metoda, deci, are drept consecință crearea pericolului de accident, diminuarea puterii motorului și, în zilele foarte călduroase, blocarea conductei de acces a benzinei în camera de nivel constant prin formarea „dopului” de vapori, fenomen a cărui frecvență de apariție este determinată și de nivelul presiunii exercitate prin supapa poantou pe plutitor.

(Continuare în pag. 119)

justificată, întrucît proiectanții diferitelor firme se străduiesc să rezolve detaliile funcționale cu mijloace cât mai economice, originale și cu cât mai puține consecințe defavorabile asupra liniei aerodinamice.

La Salonul de automobile de la Geneva din 1983 s-au putut întrezări primele încercări ale „căutătorilor de caroserii noi” cu un „Cx” împins spre limitele cifrei

0,20, domeniu greu de explorat dar care s-a materializat prin rezultate foarte variate.

Toate experiențele de pînă acum în domeniul aerodinamicii caroseriilor au arătat că o încercare a formelor, o standardizare sau o uniformizare a caroseriilor nu este previzibilă. Dacă se constată, uneori, că anumite modele comerciale se aseamănă surprinzător de mult, vina nu ar putea fi

atribuită cerințelor aerodinamicii.

Să analizăm trei modele cu forme aerodinamice de calitate comparabilă: NSU RO 80 ($C_x = 0,33$), Citroën ID 19 ($C_x = 0,38$) și Citroën CX 2000 ($C_x = 0,40$). Între aceste caroserii asemănările sînt greu de remarcat și fiecare din aceste modele are o notă originală în desenul liniei lor, deosebindu-le de restul producției comerciale. Rațiuni de alt gen sau legate de concurență conduc la forme similare adoptate uneori de constructori din țări diferite; uneori, din lipsa inscripționării mărcii pe exteriorul caroseriei, cu greu putem identifica modelul. Și în acest caz nu putem acuza aerodinamica!

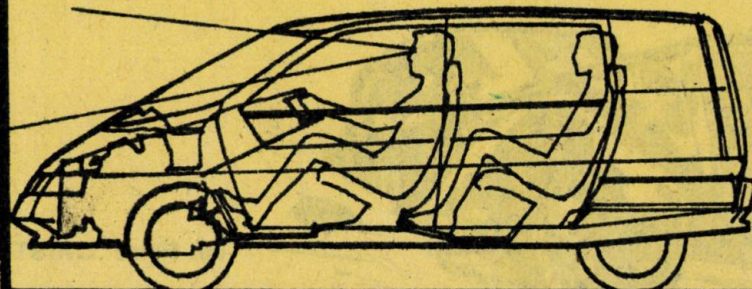
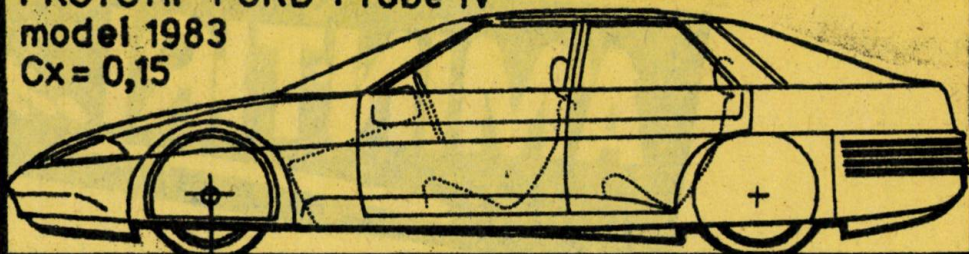
Neconcordanța între cerințele aerodinamicii și cele ale factorilor de utilitate și mecanică apare încă la mulți constructori. Suprafața frontală pentru grila prizei de aer este, în cele mai multe cazuri, mult prea mare față de necesar. Că astfel stau lucrurile este suficient să privim în interiorul unei mașini și remarcăm părți de caroserie care obțin priza de aer exterioară. Nu judecăm acum arhitectura exterioară a automobilelor, dar este evident că legile aerodinamicii încă nu sînt pe deplin folosite în alcătuirea formei, că mai există încă interpretări arbitrare, de modă, de succes comercial facil, de așa zis „stilism”.

Apar critici și la adresa spatelui caroseriilor care, de asemenea, au prea multe similitudini la prea mulți constructori. Și în acest caz, nu putem învinui legile aerodinamicii că au condus la uniformizare.

Din analiza exemplurilor actuale de caroserii cu aerodinamică foarte bună se remarcă originalitatea lor, fantezia în abordarea detaliilor și astfel putem avea certitudinea că în viitor, odată cu utilizarea mai atentă de către proiectanți a legilor aerodinamicii, varietatea caroseriilor va fi mai mare. Creatorilor de forme li se deschide o perspectivă foarte largă de afirmare a potențialului creator, cu condiția să profite de aerodinamică și nicidecum să o ocolească.

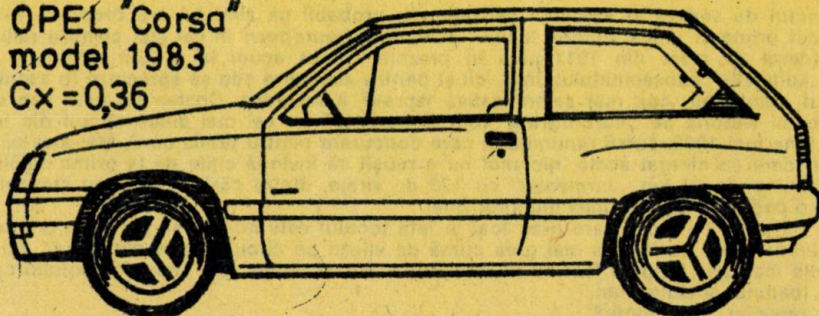
Horia CONSTANTINESCU

PROTOTIP FORD "Probe IV"
model 1983
 $C_x = 0,15$

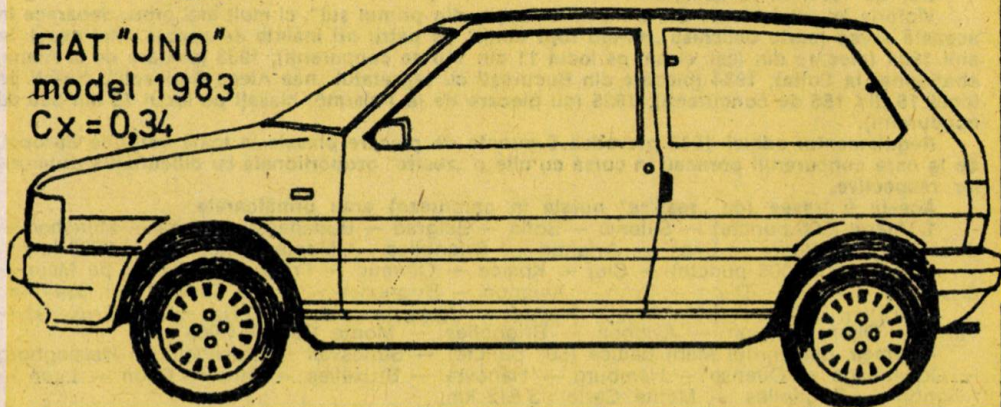


PROTOTIP
"HELIOS"
model
1983
 $C_x = 0,22$

OPEL "Corsa"
model 1983
 $C_x = 0,36$



FIAT "UNO"
model 1983
 $C_x = 0,34$



AMINTIRI



de Petre CRISTEA

După opinia amicului Victor Bănciulescu, se pare că cel mai important și răsunător succes din palmaresul subsemnatului rămâne victoria în „Rallye de Monte Carlo”, realizată în ianuarie 1936, împreună cu bunul meu prieten Ionel Zamfirescu și cu regretatul mecanic Gogu Constantinescu.

Din punctul de vedere al efectului senzațional, probabil că ziaristul are dreptate, intrucit aceasta a fost prima și unica victorie a unui echipaj est-european în cel mai celebru raliu din lume, considerat ca atare din 1911 până în prezent (ajuns acum la a 53-a ediție).

Pentru „sufletele” subsemnatului, însă, cit și pentru acei care știu să aprecieze în esența lui reală sportul automobil, cea mai semnificativă ispravă a lui Petre Cristea nu este cea de la Monte Carlo, ci victoria pe „Nürburgring” (cursă de viteză pe cel mai dificil circuit din lume) realizată în luna mai 1939, cursă renumită în care concuram pentru prima oară. Mai ales că dintre toți „așii” care au alergat acolo, niciunul nu a reușit să învingă chiar de la prima bătălie pe acest circuit lung de 23 km, „turmentat” cu 173 de viraje, dintre care unele erau mascate de dealuri și de o pădurice din regiunea munților Eifel.

Desigur că pentru ziaristii care n-au fost la fața locului este normal să pună pe primul loc „cel mai celebru raliu” decît „cea mai grea cursă de viteză pe circuit închis din lume”. Din păcate, prezența mea pe „Ring” a fost nu numai prima, dar și ultima, din cauza războiului care a izbucnit în toamna aceluiași an.

Dar să revenim la „amintiri”.

Victoria în raliul Monte-Carlo nu mi-a reușit „din primul șut”, ci mult mai greu, deoarece în această cursă foarte deschisă „mi-am rupt dinții” de patru ori înainte de succes. Mai exact: în anii 1931 (plecare din Iași, clasat pe locul 11 din 140 de concurenți); 1933 (plecare de la Atena, abandonat la Sofia); 1934 (plecare din București cu regretatul „nea Alecu Berlescu”, clasat pe locul 18 din 156 de concurenți); 1935 (cu plecare de la Palermo, clasat pe locul 15 din 300 de concurenți).

Regulamentul ediției 1936 prevedea 9 puncte de plecare plasate în toate colțurile Europei, de la care concurenții porneau în cursă cu cite o „zestre” proporțională cu dificultățile drumurilor respective.

Aceste 9 trasee (cu „zestrea” notată în paranteze) erau următoarele:

1. Atena (506 puncte) — Salonic — Sofia — Belgrad — Budapesta — Viena — München — Strassburg — Dijon — Lyon — Avignon — Brignolles — Monte Carlo. Total: 3868 km;

2. București (503 puncte) — Cluj — Kosice — Olomuc — Praga — Frankfurt pe Main — Bruxelles — Paris — Dijon — Lyon — Avignon — Brignolles — Monte Carlo. Total: 3844 km;

3. Tallinn (503 puncte) — Riga — Kaunas — Varșovia — Berlin — Hanovra — Bruxelles — Paris — Dijon — Lyon — Avignon — Brignolles — Monte Carlo = 4 000 km;

4. Umea, din nordul Mării Baltice (501 puncte) — Sundsvall — Stockholm — Helsingborg — Copenhaga — Odense — Hamburg — Hanovra — Bruxelles — Paris — Dijon — Lyon — Avignon — Brignolles — Monte Carlo = 3 812 km;

5. Palermo (501 puncte) — Messina — Reggio Calabria — Napoli — Roma — Padova —

Ljubliana — Viena — München — Strassburg — Dijon — Lyon — Avignon — Brignolles — Monte Carlo = 4 136 km;

6. **Stavanger**, Norvegia (501 puncte) — Kristiansand — Oslo — Helsingborg — Copenhaga — Odense — Hamburg — Hanovra — Bruxelles — Paris — Dijon — Lyon — Avignon — Brignolles — Monte Carlo = 3 728 km;

7. **John O'Groats**, nordul Scoției (496 puncte) — Aberdeen — Glasgow — Harrogate — Londra — Boulogne sur mer — Le Mans — Nantes — Bordeaux — Pau — Toulouse — Avignon — Brignolles — Monte Carlo = 3 338 km;

8. **Valencia**, nordul Portugaliei (495 puncte) — Lisabona — Sevilla — Madrid — Pau — Toulouse — Avignon — Brignolles — Monte Carlo = 2 978 km;

9. **Gibraltar** (485 puncte) — Sevilla — Monte Carlo = 2 282 km.

Punctele de plecare nu sînt aceleași în fiecare an. De exemplu, cîștigătorul primului RMC (în 1911) a luat plecare tocmai de la Tunis (Africa); acest itinerar nu a mai figurat în anii următori. Noi nu am luat plecare din București pentru o diferență ridiculă de zestre (3 puncte), ceea ce ar putea da impresia unei lipse de patriotism. Totuși, rezultatele ne-au dat dreptate, deoarece în clasamentul final nu am avut decît 1/2 punct mai mult decît cei clasat pe locul următor! În plus, traseul ne era bine cunoscut, deoarece partea cea mai grea a lui (Szeghed—Atena și retur) o mai parcuserăm în cadrul raliului din 1933, în care n-am avut noroc (pană mecanică). Ca lungime, itinerarul Atena—Monte Carlo nu era cel mai lung, fiind întrecut de cele cu plecare din Palermo și Tallinn.

Atunci de ce avea Atena „zestrea” maximă? Pentru că pe acea vreme drumurile din Peninsula Balcanică erau pur și simplu înspăimîntătoare. Ba chiar pe unele porțiuni nu existau deloc! De exemplu, de la Salonic pînă la frontiera bulgară (circa 120 km) se mergea pe un cîmp vast cu iarbă măruntă și cu sute de „urme” rămase de la autocamioane și căruțe. După ploii torențiale era nevoie de lanțuri la roțile din spate! „Sleaurile” erau atît de împrăștiate, încît am luat cu noi o busolă, pentru orice eventualitate! Iar pe distanța Verria—Salonic, vreo 60—70 km, gropile erau atît de mari și adînci încît în multe din ele o oaie culcată putea deveni invizibilă de la volan! Nu exagerez!

Întotdeauna raliul Monte Carlo a atras la start mulți concurenți (între 100 și 300 înscrieri), reprezentînd zeci de națiuni. În 1936, de exemplu, aceștia erau repartizați astfel: Anglia 33 de mașini, Franța 22, Olanda 12, România 6, Germania 5, Norvegia și Cehoslovacia cîte 4, Italia, S.U.A., Portugalia, Suedia și Ungaria cîte 2, Elveția, Grecia, U.R.S.S., Polonia și Turcia cîte o mașină.

Punctele de plecare cele mai populate au fost: Tallinn cu 27 înscrieri, Atena cu 22, John O'Groats cu 17; numărul minim l-a întrunit Palermo cu 3 mașini (2 franceze și una germană).



Cîștigătorii Raliului Monte-Carlo, ediția 1936 — Petre Cristea (stînga) și Ionel Zamfirescu — fotografiați a doua zi, după decernarea premiului întîi, lîngă mașina victorioasă.



AMINTIRI...

Total 109 mașini, dintre care 26 Ford-uri cu motor V8 de tip relativ recent; 9 Renault; 6 Delahaye; 5 Hotchkiss; cite 4 Lagonda, Fiat și Riley; 3 Bentley; cite 2 BMW, Singer, Triumph, MG, SS (Jaguar), Citroën, Standard, Plymouth, Raiton, Rover; cite un Frazer Nash, Auto Union, Amilcar, AC, Talbot, Hudson, Wolseley, Hansa, Aston Martin, Daimler, Humber, Mercedes, Avon Std, Lancia, Adler, DKW, Minerva, Chevrolet, Hillman, Buick, Skoda, Peugeot, Opel, Auburn, Bugatti, Salmson, Lincoln, Zephir.

După cum se vede lista de „bucate” era foarte bine asortată! Unele mașini erau „preparate” de serviciile de curse ale uzinelor respective, ca de exemplu: Hotchkiss care a câștigat de trei ori raliul (în 1932, 1933 și 1934), Renault, câștigător în 1935, Delahaye-ul lui Laury Schell, clasat la 1/2 punct după noi în 1936; toate aveau motoare speciale cu cel puțin 40 CP mai puternice decât al Ford-ului nostru, care avea cel mult 110 CP (pe vremea aceea, nu existau „grupe” în Codul sportiv internațional).

Prin ce „minune” am câștigat cursa?

Pe scurt, succesul nostru se datorează următoarelor: experienței acumulate în cele patru eșecuri precedente; pregătirea metodică și adecvată a mașinii; antrenamentele asidue privind proba finală de clasament pe care am repetat-o de circa 400 de ori pe asfaltul dintre Arcul de Triumf și Bd. Mărăști (pe unde nu circulau tramvaie pe acea vreme); alcătuirea unui echipaj omogen și eficient și, în fine, un dram de noroc!

Totdeauna RMC s-a ținut către sfârșitul lunii ianuarie, adică în perioada când în toată Europa bîntuie, de obicei, condițiile meteorologice cele mai grele. Nu era vorba numai de zăpadă mare, ci mai ales de chiciură, ceață și polei, frecvente cu precădere în Europa centrală, precum și de obișnuita negură care se lasă în acest sezon pe valea Ronului și în tot sudul Franței, cu excepția zonei litoralului unde aproape de fiecare dată am întîlnit un soare radios!

Avînd în vedere lungimea apreciabilă a traseelor (în jur de 4000 km), precum și vitezele medii impuse, rezultă că participanții aveau de „petrecut” la volan patru zile și patru nopți non stop. Deci, doi conducători erau indispensabili. Vitezele medii impuse erau de 40—50 km/oră, iar pe ultima mie de kilometri, cînd echipajul era „mort de oboseală”, media impusă era majorată la 60 km/oră, care, în cea mai mare parte, trebuia realizată noaptea, pe ceață! Fiecare minut de întîrziere la posturile de control era penalizat cu un punct care se scădea din „zestrea” inițială.

La prima vedere, vitezele impuse par foarte modeste, dar nu trebuie să uităm că în timpii impuși intrau toți „timpii morți”: alimentările (multe stații de benzină fiind închise noaptea, în 1936), trecerile de frontieră care „mîncau” 10—30 minute fiecare, opririle la toate controalele (în număr de 11 pe itinerarul Atena—Monte Carlo, așa precum s-a arătat mai înainte), penele de cauciuc sau „alte”, împotmolirile în zăpadă, inclusiv operațiile de instalare și scoatere a lanțurilor de pe roți etc. Așa că „se gînea” cu viteze ridicate pe unde era posibil.

Pentru cazurile cînd nici lanțurile nu puteau rezolva problema (suluri mari de zăpadă) aveam un dispozitiv special folosit de subsemnatul încă din 1931. Acesta se compunea dintr-o macara ușoară cu forță mare de tracțiune, un țarșuș din oțel făcut dintr-o axă planetară de camion Packard, ascuțită bine la un capăt, un baros zdravan de fierarie (de 2 kg). În plus, mai era nevoie și de un fost „fierar” care să știe să bată bine cu un astfel de baros! Acesta era bietul Gogu, care în tinerețe fusese ucenic la o fierărie. Manevrarea „șmecheriei” era cît se poate de simplă: a) cîrligul lanțului gros al macaralei se agăța de capătul din față (sau din spate) al sașului mașinii blocate în zăpadă (uneori, chiar în noroi); b) „fierarul” bătea țarșușul de oțel în mijlocul drumului la 10—15 m de mașina blocată; c) de baza țarșușului se prindea cîrligul macaralei; d) cu un efort neînsemnat se manevra lanțul subțire fără sfîrșit al macaralei și astfel mașina era trasă afară din împotmoleală ca o jucărie! Întreg dispozitivul: macara, baros și țarșuș, cîntărea vreo 30 de kg, dar merita să le cari mai ales că regulamentul interzicea orice remorcare sub sancțiunea descalificării.

Pregătirea mașinii a durat de la 1 octombrie pînă la 30 decembrie 1935, comportînd următoarele operații principale: a) rigidizarea sașului în special prin sudarea a două traverse — țeavă de 90—100 mm Ø lîngă extremitățile lonjeroanelor; b) efectuarea unei caroserii deschise cu 3 locuri alăturate; c) adaptarea a patru amortizoare de Lincoln mare (de 2 500 kg) montate invers, adică astfel ca frînarea lor maximă să se opună apropierii osiilor de sașiu. Desigur că mașina devenea cam „cărută”, dar în schimb, puteam trece fără să ne pese peste cele mai cumplite gropi ale drumurilor balcanice, care, precum am spus, erau copios asortate cu tot tacîmul de „denivelări”; d) montarea celui mai „scurt” grup conic din gama Ford spre a avea demarajele cele mai rapide, precum și forțe de tracțiune maxime. În plus, mai notez: două chiuclase speciale de aluminiu cu raport de compresie 9:1 (enorm pe acea vreme), carburator Weber dublu corp inversat, magnetou Vertex-Scintilla în loc de delco, pneuri Goodyear „tot-teren”, faruri franceze cu becuri Yvel cu cadmiu, dînd o lumină galbenă foarte odihnitoare, în special la mersul pe ză-

padă, bujii „Champion” de curse, desființarea pinioanelor satelite și planetare, desființarea butonului opritor al manetei frinei de mină pentru a evita blocarea ei în timpul întoarcerilor fulger ce se făceau prin derapaj la proba de maniabilitate. O parte din aceste operații au fost făcute la atelierele firmei „Ford-România” unde m-a ajutat mult un amic Nicu Ruleta (subdirector comercial); dar majoritatea pregătirilor, inclusiv caroseria, au fost realizate cu concursul direct al vechiului meu prieten Ionel Zamfirescu.

Locul din mijloc era decalat înăpoi cu 30 cm, spre a nu jena deloc mișcările cotului drept al celui de la volan, iar spătarul locului din dreapta putea bascula în „coada” caroseriei, formînd un fel de pat pentru cine avea nevoie de odihnă (destul de aproximativă într-o mașină-„căruță”).

După un rodaj de 3 000 km cu ulei aditivat cu grafit coloidal, ne-am urcat cu toții pe vasul „Dacia” al SMR, din care am debarcat la Pireu.

După plecarea de la Atena (din incinta stadionului antic), etapa pînă la Salonic (644 km) a decurs perfect pe o vreme excelentă, realizînd o medie de 65 km/oră pe acele drumuri infernale. Astfel, echipajul român a bătut cu 25 de minute un record clasic local (necrut de regulament). Unele ziare locale s-au lansat în a susține că P. Cristea trebuie să fie de origine greacă (după nume). Pentru noi, această etapă ne-a oferit cea mai bună confirmare a eficacității amortizoarelor supradimensionate montate de-andoaselea!...

Mai departe, totul a mers splendid; am „aterizat” în toate orașele de control cu avansuri confortabile, care ne-au permis să ațipim cîteva minute după ce efectuasem cele necesare (alimentări, diverse verificări, parafarea carnetului de participant, plus o gustare suculentă de care aveau grijă autocluburile respective).

Astfel, ne-am pomenit la Monte Carlo cu zero puncte de penalizare (în ciuda ceții de pe Valea Ronului). Dar mai erau vreo 30 de concurenți nepenalizați, dintre care vreo 20 dispuneau de o „zestre” mai mică decît a noastră.

Cum se alegea echipajul cîștigător?

Pînă prin 1925, nu a fost nevoie de probe speciale, deoarece niciodată nu exista la sosire vreo mașină nepenalizată. Cum asta? Pentru că drumurile erau încă și mai rele, iar tehnica automobilistică era mult mai slabă decît azi. Deci, nu exista nimeni care să nu fi avut nici o pană și nici o întîrziere, macar la un singur punct din cele 10—14 controale. Totuși, în 1924—1926, s-a observat că se apropia ziua în care se vor găsi cîteva mașini la egalitate, fără penalizări. Să se majoreze vitezele medii nu se putea, deoarece organizatorii nu doreau să intre în conflict cu jandarmeriile țărilor traversate de concurenți. Astfel a apărut necesitatea adăugirii unor probe speciale: la început, era un traseu prin munții Savoiei cu medie impusă, regularitate de secundă și 5—10 controale; fiecare secundă de întîrziere sau de avans aducea un punct de penalizare. Însă, pe acea vreme, nu existau cronometre electronice și din acest motiv contestațiile erau numeroase. Astfel, organizatorii au trebuit să renunțe la circuitul de regularitate la secundă și să-l înlocuiască cu altă probă specială, denumită „concursul de accelerare, îndemînare și frînaj”, care se ținea chiar pe cheiul betonat al portului Monaco, a doua zi după sosirea concurenților.

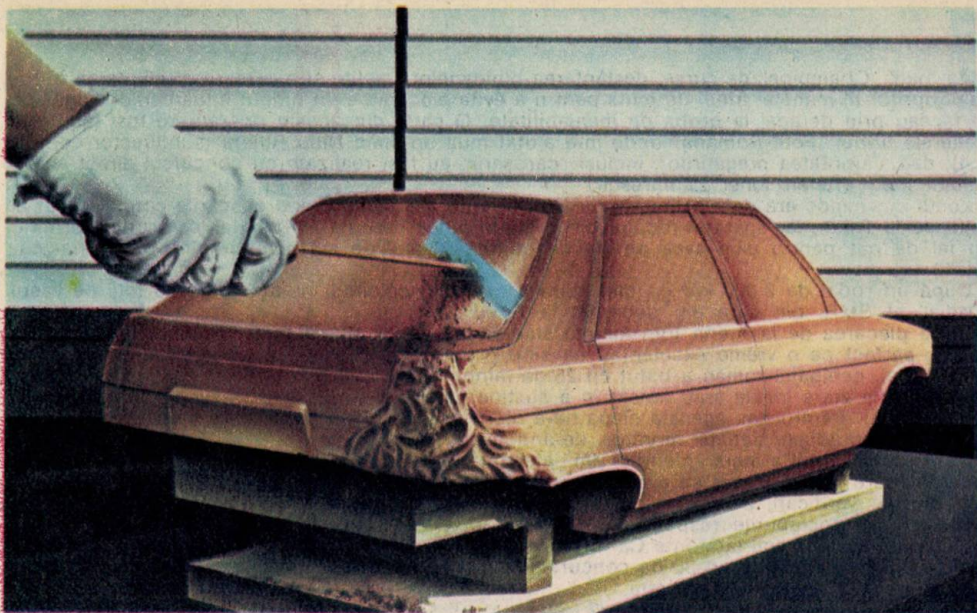
În 1936 această probă consta în următoarele manevre succesive: a) un demaraj pe 180 m cu pornirea din loc; b) efectuarea unui „opt” ocolind doi piloni aflați la 12 m unul de altul; optul trebuia făcut, desigur, cît mai repede, dar fără a depăși limitele rectangulare de 16 x 36 m marcate cu un mic zid de saci de nisip; c) la ieșirea din „opt” mașina intra într-un coridor de 10 m lățime, în mijlocul căruia se afla un pilon; concurentul trebuie să treacă de pilon și apoi să execute în limitele coridorului o întoarcere cu un singur mers înăpoi; d) un demaraj pe 200 m; e) oprire în spatele liniei de plecare inițială; f) întoarcere într-un coridor la fel ca la punctul „c”; g) demaraj final pe 300 m cu sosirea lansată.

La raliul precedent am observat că principala problemă era „optul”, la care se pierdea enorm de mult timp datorită patinării roții din interiorul virajului. Desființînd pinioanele diferențiale, roțile mi-au patinat mai puțin, și, deci, am putut parcurge „optul” mult mai repede. Alte manevre mult mai grele și complexe erau cele două întoarceri în coridoare de 10 m lățime și cu un stîlp la mijloc. Soseam acolo cu 100—120 km/oră, frînam brusc cu pedala pînă la 60 km/oră la vreo 8—10 m înaintea pilonului, după care urma un mic bracăj dreapta, și o acționare bruscă a frinei de mină provocînd astfel o întoarcere aproape totală (tête-à-queue) la 3—4 m în spatele pilonului; înainte de imobilizarea mașinii spre finele derapajului, debream și angajam în mers înăpoi, pe care-l făceam circa 1/2 m, apoi porneam înainte. Timp total: 65”fix. Al doilea, Laury Schell, plecat tot de la Atena, cu un Delahaye, pregătit de uzină, a făcut 65,5”, deci a pierdut raliul pentru 1/2 secundă în proba specială!

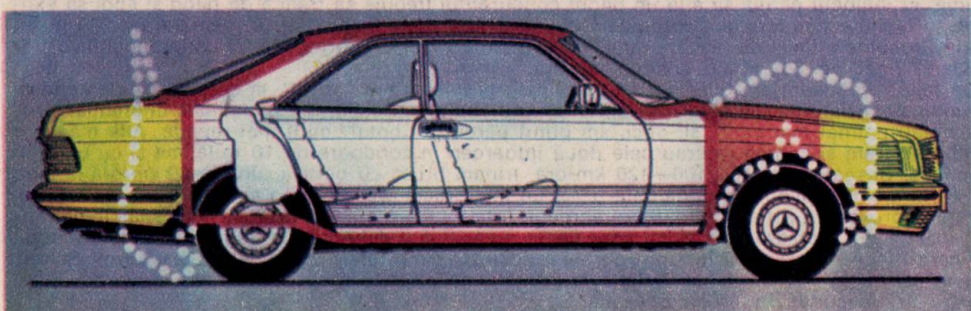
Derapajele subsemnatului trecînd cu mașina piezis într-o îngustime de 5 m (între pilon și zid) au fost manevrele cele mai spectaculoase; acestea l-au făcut pe reporterul ziarului parizian „L'Intransigeant” să dea cronicii cursei titlul de: „*Quand le roi des dérapages fait de acrobaties au sol*” (Cînd regele derapajelor face acrobații la sol).

Pentru cei care apreciază astrologia ca pe ceva valabil, voi aminti că festivitatea de împărțire a premiilor a avut loc în fața familiei princiere, exact în ziua mea de naștere (31 ianuarie 1909), cînd subsemnatul împlinea 27 de ani! Fără îndoială că acesta a fost cel mai frumos cadou pe care l-am primit vreodată!...

Timpul și războiul au trecut și în luna octombrie 1975 am primit din partea uzinelor Ford și Automobil Clubului Monaco invitația de a sărbători la „Raliu de Monte Carlo 1976” aniversarea a 40 de ani de la prima victorie Ford în cel mai celebru raliu din lume. La care invitație subsemnatul, împreună cu soția, precum și cu Ionel Zamfirescu, am răspuns cu entuziasm și nu ne-a părut rău deloc...



DE LA
PROTOTIP
LA
AUTOTURISMUL DE **SERIE**



Constructorii de automobile depun eforturi deosebite la realizarea noilor prototipuri în vederea lansării lor în fabricația de serie. Caietele de sarcini, stabilite de colective largi de specialiști, cu mare și îndelungată experiență în domeniul construcției de automobile, reprezintă baza de plecare a noului prototip. Imediat, echipele de stilști pun la punct sute de versiuni ale proiectului, din care, în general, specialiștii rețin 10—12 versiuni care încep a fi materializate sub formă de machete la scara 1/5. Toate machetele reținute sînt trecute prin tunelul aerodinamic, în care selecția are drept criteriu aderența rutieră și coeficientul aerodinamic. Trierea machetelor rămase în „cursă” pentru noul prototip sînt „judecate” la nivel de Direcție generală și în final sînt reținute maxim 3—4 caroserii. În acest moment se dă „liber” la toate serviciile importante: studii, motoare, legătura cu solul, caroserie pentru a începe definirea organelor corespunzătoare. În paralel, se realizează — în mărime naturală — machetele reținute. Specialiștii și conducerea întreprinderii aleg macheta de bază a noului prototip.

La realizarea fiecărui subansamblu, proiectanții și tehnologii urmăresc mai multe obiective: aplicarea ultimelor noutăți, proprii sau lansate de concurență, îmbinate cu experiența, ameliorarea permanentă a calității pieselor și subansamblelor, îndeplinirea condițiilor impuse de regulamentele internaționale (pentru a putea exporta autoturismul) ș.a.

În ceea ce privește încercările necesare pentru omologarea internațională a autoturismului, există un mare număr de regulamente și directive C.E.E. Bruxelles și E.C.E. Geneva (pentru Europa), alte regulamente pentru S.U.A., Australia ș.a.m.d., în principal vizînd: securitatea, frînarea, nivelul de zgomot, poluarea atmosferei, consumul, sistemul de iluminare, ergonomia postului de conducere.

O atenție deosebită se acordă elementelor de securitate care sînt împărțite în două grupe: a. securitatea activă (preventivă sau primară) care urmărește îmbunătățirea calității autovehiculelor referitoare la evitarea producerii accidentelor; b. securitatea pasivă (consecutivă sau secundară), care urmărește di-

minuarea consecințelor accidentelor de circulație. Securitatea activă are drept scop eliminarea cauzelor obiective — aferente vehiculului — de producere a accidentelor de circulație rutieră. În general, securitatea activă se obține prin realizarea sistemelor de direcție, de frînare, de rulare, iluminare și semnalizare, cu o fiabilitate maximă.

La studiul structurii și forme caroseriei autoturismului Olcit, de exemplu, s-au simulat pe calculator zeci de „accidente”, solicitări „artificiale”, în zone critice, vibrații etc., solicitări complexe care au permis optimizarea următoarelor elemente constructive: zonele față și spate, deformabile, de diminuarea forței de coliziune și de protejare a ocupanților; zona habitaculului, nedeforabilă (cu o rigiditate cît mai mare); zonele de deformare progresivă; zonele și piesele de ranforsat; rigiditatea pavilionului, pentru a rezista în cazul răsturnării autoturismului; structura laterală a părții inferioare a caroseriei, pentru a limita reculul roților la șocul frontal ș.a.m.d.

Încercările la șocuri presupun ciocnire frontală (la zid) prin telescopare și laterală a automobilului prototip, urmărindu-se deplasarea unor piese, comportarea manechinelor antropomorfe ș.a., pentru a putea asigura o protejare corespunzătoare a ocupanților habitaculului. De exemplu, un pasager cu greutatea corporală de 70 kg, la o viteză de 30 km/h, cu oprirea pe o distanță de 30 cm, suportă o forță de 827 kg, iar dacă viteza este de 50 km/h, forța crește la 1400 kg. Socul lateral al caroseriei se execută prin căderea liberă verticală a unei greutăți de 940 kgf ce atinge viteza de 25 km/h în momentul impactului. Volanul este supus, de asemenea, la impact pentru a urmări deformarea, absorbția energiei de coliziune și alți parametri care contribuie la protejarea conducătorului autoturismului. Constructorul studiază și blocarea ușilor în caz de accident.

Sistemele de frînare trebuie realizate în primul rînd concepțional cu cît mai multe noutăți, după cum sînt tendințele: circuite independente pe punți, frîne disc, limitator de frînare, rezervor de lichid compartimentat ș.a.

Timpul minim de demarare, capacitatea maximă de accelerare la depășiri,



precum și capacitatea maximă de frinare sînt parametri dinamici care influențează — în mod deosebit — siguranța circulației rutiere. De mare importanță este capacitatea de frinare, exteriorizată fie prin decelerația maximă dezvoltată la acționarea frinei de serviciu, fie prin distanța minimă de frinare. Trebuie avut în vedere că această capacitate de frinare depinde de tipul și construcția sistemului de frinare, de starea sa tehnică precum și de natura și starea îmbrăcămînții rutiere.

Securitatea pasivă a autoturismelor urmărește diminuarea urmărilor accidentelor, chiar în timpul producerii acestora. Se are în vedere, de exemplu, evitarea accidentării grave sau mortale a ocupanților. Se testează fixarea centurilor de siguranță, dinamicitatea, fiabilitatea și comportarea diferitelor subansambluri în regimuri de exploatare foarte severe.

Pînă la fabricația în serie a noului autoturism se construiesc 30—50 de prototipuri de diferite generații, care trebuie să confirme soluțiile proiectanților. Demararea fabricației în serie obligă constructorul a urmări permanent derularea corectă a aplicării documentației tehnice de execuție, contactul permanent cu furnizorii, urmărirea în exploatare a primelor 20—30.000 autoturisme, în vederea depistării unor eventuale defecte.

Calitatea trebuie să fie urmărită în toate stadiile de fabricare a automobilului, atît în uzinele constructoare, cît și în exterior, la furnizori. Prospectarea și ameliorarea permanentă a calității de

către uzina constructoare contribuie la creșterea calității produsului și a desfacerii acestuia.

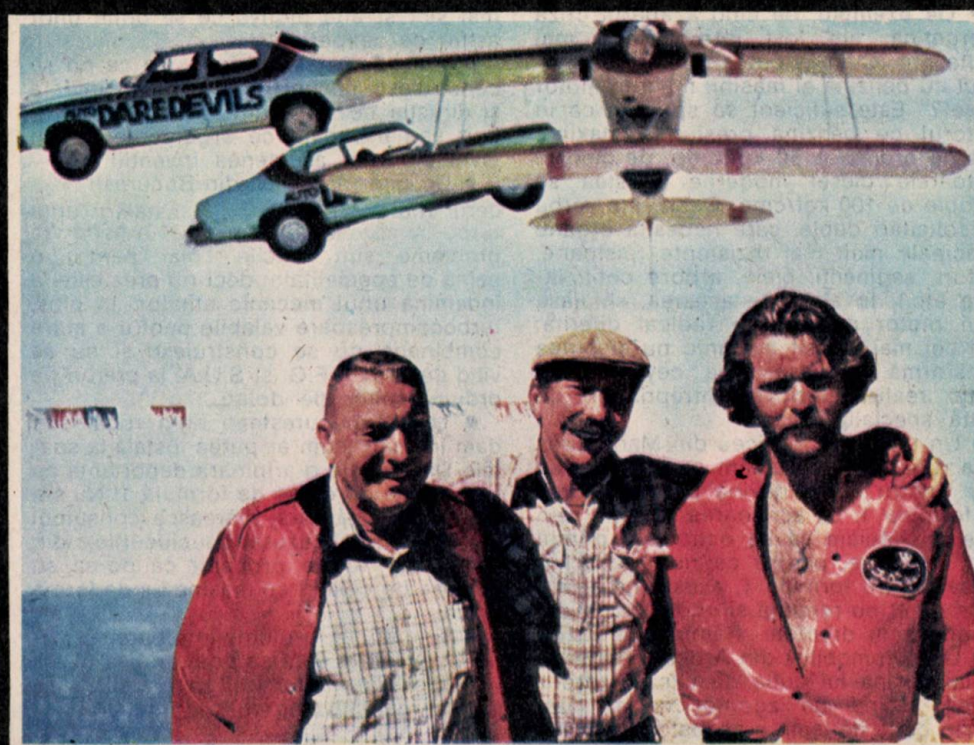
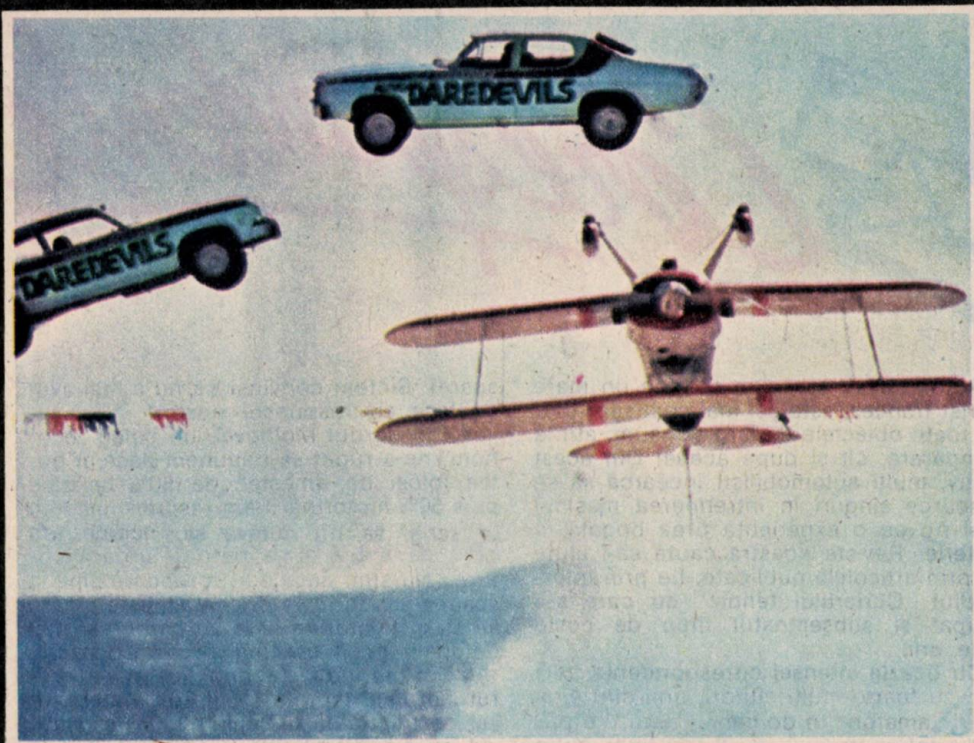
ing. T. CANTA



mozaic

Meseria de cascador s-a născut la cererea cinematografiei. Căderi de la înălțime, răsturnări spectaculoase de vehicule, coliziuni la comandă etc. Mai ales ultimele au creat chiar o industrie înfloritoare, care a dus „cascada” pe culmi de virtuozitate. Am prezentat și în alte almanahuri cascadori auto executîndu-și numerele cu rafinamentul care îi transformă în adevărați vrăjitori. De data aceasta, vă prezentăm un număr de cascadorie în care protagoniști sînt două autoturisme și un avion. Emoția pe care o comunică această execuție este mai bine resimțită la revederea exercițiului pe peliculă. Timpii de desfășurare sînt atît de „comprimați” încît doar filmarea la ralanti dezvăluie virtuozitatea piloților-cascadori, iar spectatorul resimte din plin efortul emoției. Această „tîrguială” cu riscul condiționează o suprasolicitare continuă a ochiului și nervilor.

Cascada din imagini, realizată în deșertul Mōjave, din California, s-a desfășurat în felul următor: acțiunea constă din încrucișarea pe plinul cerului a două autoturisme, catapultate de pe două rampe de zbor, și a unui avion care trece pe sub un cablu întins între cele două rampe. Cei doi piloți abordează rampele cu o viteză superioară a 100 km /h, limită prescrisă pentru a realiza o încrucișare punctuală în spațiu. Iată filmul acțiunii: avionul emite un panas de fum pentru a-și semnaliza prezența celor doi piloți deja ajunși pe rampe. Una dintre mașini „decoleză”, urmărind să atingă punctul de întîlnire cu cîteva secunde înaintea celeilalte, pentru a da mai mare spectaculozitate și suspens acțiunii. Aterizarea se face pe rampa celui alt, într-o ordine tot decalată, pentru o urmărire separată. În cazul, filmului de față, prima mașină a prins rampa, cealaltă a ratat-o de puțin, sfărîmîndu-se de zidul de siguranță, format din epave de autoturisme aliniate. Pilotul (după cum se vede în fotografii) s-a ales cu o ușoară rană la frunte.





Correspondențe

Automobilul, așa cum spunea un mare ziarist francez, este cel mai costisitor dintre toate obiectele de larg consum, atât la cumpărare, cât și după aceea! Din acest motiv, mulți automobiliști încearcă să se descurce singuri în întreținerea mașinii, deși nu au o experiență prea bogată în materie. Revista noastră caută să-i ajute fie prin articolele publicate, fie prin intermediul „Curierului tehnic” cu care s-a ocupat și subsemnatul timp de peste zece ani.

Cu ocazia intensei corespondențe purtate cu foarte mulți cititori, unii dintre ei tineri „amatori” în domeniul auto, ne puneau întrebări mai mult sau mai puțin „originale”.

● De exemplu, de când a apărut criza energetică, am fost întrebați de mai multe ori: „Cum aș putea transforma motorul cu benzină al mașinii mele în motor diesel?” Este suficient să spunem că în motorul cu benzină presiunile maxime sînt de ordinul a 50 kgf/cmp, pe cînd în motoarele diesel moderne acestea se apropie de 100 kgf/cmp. Deci, este vorba de solicitări duble, care necesită organe principale mult mai rezistente (pistoane, bolțuri, segmenti, biele, arbore cotit, lagăre etc.). În afară de acestea, chiulasa unui motor diesel este radical diferită; nici cel mai iscusit mecanic nu ar putea transforma chiulasa. Așa ceva nu se poate realiza decît în întreprinderi de înaltă specializare.

● Un tînar elev de liceu din Maramureș ne-a rugat să-l îndrumăm ce ar trebui să facă pentru ca să devină pilot de curse de formula 1. La scrisoarea noastră prin care îl sfătuiam să se ocupe, în primul rînd, de carte, pentru că nu are nici o șansă pentru formula 1, acesta ne-a răspuns că el nu renunță și că ne va dovedi că nu avem dreptate. Rămîne de văzut!

● Un automobilist din Ardeal ne-a scris că la mașina lui cutia de viteze „zdroncăne”, făcînd un zgomot ca și cum „într-o cutie de lemn s-ar rostogoli o grămadă de pietre de rîu” (citât din scri-

soare). Sîntem convinși că nu a mai avut ce face cu răspunsul nostru!

● Din nordul Moldovei, un coleg „econom” ne-a rugat să-i spunem dacă ar putea folosi un amestec de 50% benzină plus 50% motorină! I-am răspuns imediat, în scris, să nu cumva să încerce așa ceva, deoarece își va distruge urgent motorul. Nu știm dacă a avut răbdare pînă la sosirea scrisorii! În orice caz, este bine a se ști că motorina este un carburant mai detonant decît cea mai proastă benzină.

● Tot din motive economice ni s-au cerut îndrumări spre a monta un motor diesel de tractor la o Dacie 1300. Respectivul nu s-a gîndit nici la volumul, nici la greutatea motorului de tractor. Evident, mai sînt și alte motive ce se opun unor astfel de „experiențe”.

● Altă idee năstrușnică. „De ce nu se construiesc mașini cu tracțiunea în față și direcția pe roțile din spate?” Ar fi trebuit să-l întrebăm ce argumente are în favoarea unei asemenea invenții!

● Un tînar entuziast din București ne-a cerut îndrumări în scopul instalării unui turbo-compresor la Dacia 1300! Astfel de probleme sînt dificile chiar pentru o uzină de specialitate; deci nu prea este la îndemîna unui mecanic amator. În plus, turbocompresoare valabile pentru o atare combinație nu se construiesc și nu se vînd decît în R.F.G. și S.U.A. la prețuri de ordinul miilor de dolari.

● Un alt bucureștean ne-a rugat să-i dăm indicații cum ar putea instala la spatele Daciei sale o aripioară deportantă ca la mașinile de curse de formula 1! Nu s-a gîndit că riscă să-și mărească consumul de benzină și uzura cauciucurilor din spate, dar foarte probabil că dorea să epateze pe ceilalți cu mașina lui de formă unică!

● Și în sfîrșit, o ultimă întrebare sui generis: cu cît la sută se poate ridica uzura pneurilor unui automobil care a stat șase luni în garaj!? Regret, dar nu știu!

Petre CRISTEA



Paul Newman

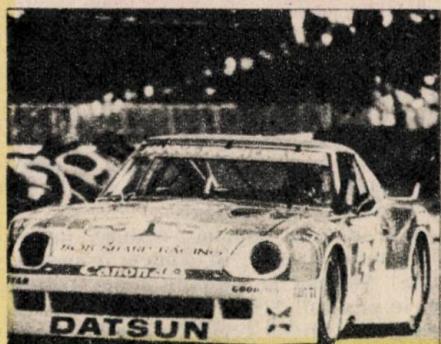
PILOTUL

Paul Newman nu este numai un actor excelent, ci și un pilot de curse de automobile, care a depășit de mult statutul unui actor ce are doar un hobby. De mai mulți ani, el este văzut mai des pe piste de întreceri auto, decât în studiourile cinematografice. Pașiunea pentru sportul cu automobilul l-a prins definitiv. Dorința de a ajunge și un as al automobilului și-a exprimat-o nu demult: „Aș fi fericit să posed darurile de actor ale lui Laurence Oliver și să pilotez ca Mario Andretti!”

Născut la Cleveland în 1925, Paul Newman este fiul unui comerciant de articole de sport. Joacă teatru de mic în trupa școlii. În timpul celui de-al doilea război mondial vrea să se angajeze în marină, dar este respins, deoarece Newman este daltonist. Se angajează în aviație, unde servește ca radiofonist pe un avion torpilor. După încheierea ostilităților, se în-

scrie la o școală de artă dramatică. Mai târziu, învață adevărata meserie de actor într-o prestigioasă școală, avându-i colegi pe Rod Steiger și James Dean. Succesele vin pe rând. Personalității de mare actor i se adaugă aceea de militant al luptei pentru pace și dezarmare. Se opune războiului din Vietnam.

În 1968, scenariul filmului „Winning” impunea ca actorul principal să piloteze o mașină de curse. Newman ia rolul în serios și urmează, în prealabil, școala de piloți pe care o conducea o celebritate a pistelor — Bob Bondurant. Când se gîndește la epoca aceea, Paul povestește că nu-și mai aduce aminte la ce nivel ajunseseră cunoștințele lui în materie de pilotaj auto, dar știe precis că sportul auto a devenit un fapt care îi va influența cariera și viața. Devenit prizonierul mai multor contracte de film, ignoră deliberat sportul care îl atră-



1

Explicații foto: (1) — Paul Newman primește sfaturile lui Bob Bandurant, 1979: În cursa „24 de ore de la Le Mans”, pilotând mașina Porsche 935, 1982: La volanul unui Datsun Turbo 280 SX, pe care-l pilotează în campionatul SCCA.

Foto 2: Încă un motor spart! Imagine din timpul cursei de la Road Atlanta.



2

3

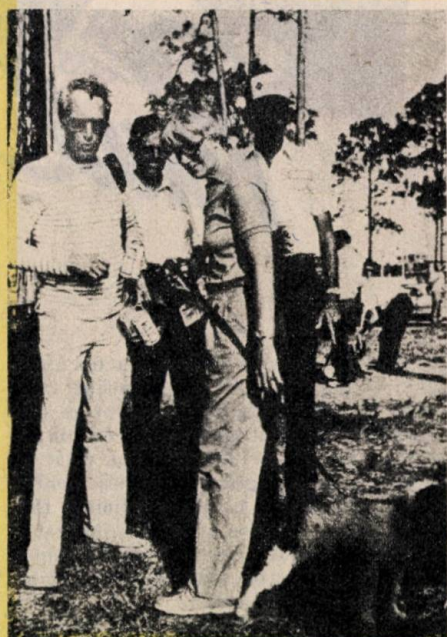
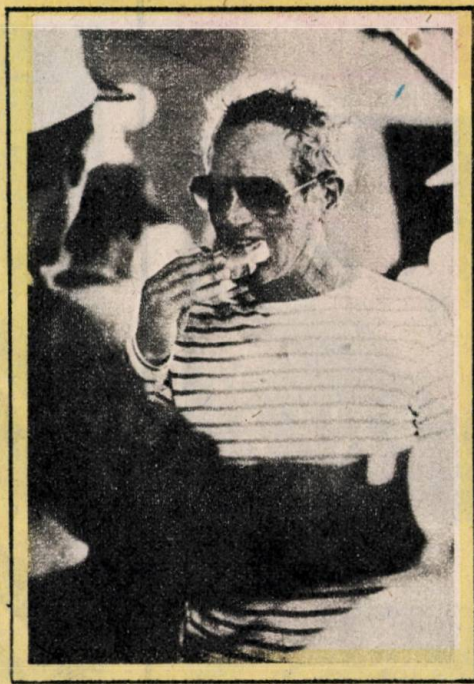
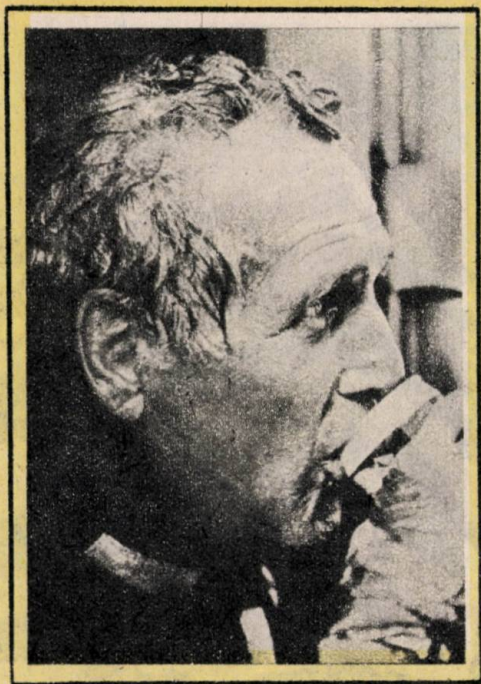


Foto 3: Soția lui Newman, Joanne Woodward.

Foto 4: Apă sau bere? Se spune că atunci când nu se află la volan lui Newman îi place grozav berea, iar pentru a-și păstra silueta, aleargă pe jos câte cinci km pe zi.

Foto 5: Pilotul japonez al firmei Datsun, Masahiro Haseemi, discutând cu Paul probleme de curse.



4

5

gea. Dar curînd intră în arenă și participă la disputarea cîtorva întreceri regionale în Connecticut. Aparițiile sînt însă sporadice. „A trebuit să aștept patru ani înainte de a mă putea elibera un sezon complet pentru a mă dedica exclusiv sportului”.

La ora actuală, Paul Newman este considerat ca unul dintre cei mai buni piloți amatori. În viața civilă, Newman nu conduce vreun Cadillac, sau vreun Rolls-Royce, ci un Volkswagen, cu motor modificat. Pe piste, însă, el pilotează un puternic Datsun 280 SX, cu motor V8, de 4,1 litri, cu dublu turbocompresor, care dezvoltă 800 CP. În propriul său team au alergat și Al Unser și Teo Fabi. A avea echipa ta este un fapt care vorbește extrem de mult despre pasiunea și seriozitatea cu care tratează Paul Newman cursele de automobile.

Despre începuturile grele într-ale automobilismului, Paul Newman vorbește des cu soția sa, actrița Joanne Woodward. Pe atunci, marele actor era poreclit de colegii de pistă „bătrîna minge de fotbal”. Astăzi, însă, el a devenit un egal al profesioniștilor.

DIN CARIERA DE AUTOMOBILIST

În 1972 concurează cu un Datsun 610 la cîteva întreceri regionale. În 1974 debutează tot cu un Datsun 610, dar abandonează din cauza solicitării pe platouri. 1975 îi aduce primul

succes: un titlu în „divizia” sa, tot pe Datsun și un loc 6 în campionat. În 1976, pilotînd un Triumph TR6 și un Datsun 610, cîștigă Campionatul național de amatori. 1977 este un an al numeroaselor locuri „la polul opus”, datorită problemelor puse de motorul mașinii Triumph TR6. 1978 îi aduce un titlu, concurend, pe modele Datsun 280 și 280 SX. În 1979 își adjudecă opt curse cu Datsun 280 SX și șase cu Datsun V8 ZX Turbo. Participă și la cursa „24 de ore de la Le Mans” pe un Porsche 935, terminînd al doilea în clasament după Dick Barbor și regretatul Rolf Stommelen. În anul 1980 concurează în Can Am, pe un Datsun 280 ZX, cea mai mare parte a sezonului, apoi pe un Datsun V8 de 4,5 l cu injecție, dublu turbo. Cîteva rezultate, cîteva accidente mecanice. În 1981, 1982 și 1983, tot în Campionatul IMSA, realizează cîteva victorii notabile. În 1982 viteza maximă realizată de Paul Newman pe modelul Datsun (cea mai puternică mașină construită de firma japoneză) a fost realizată pe circuitul Daytona — 320 km/h, avîndu-l coechipier pe pilotul oficial al firmei, Masahiro Hasemi.

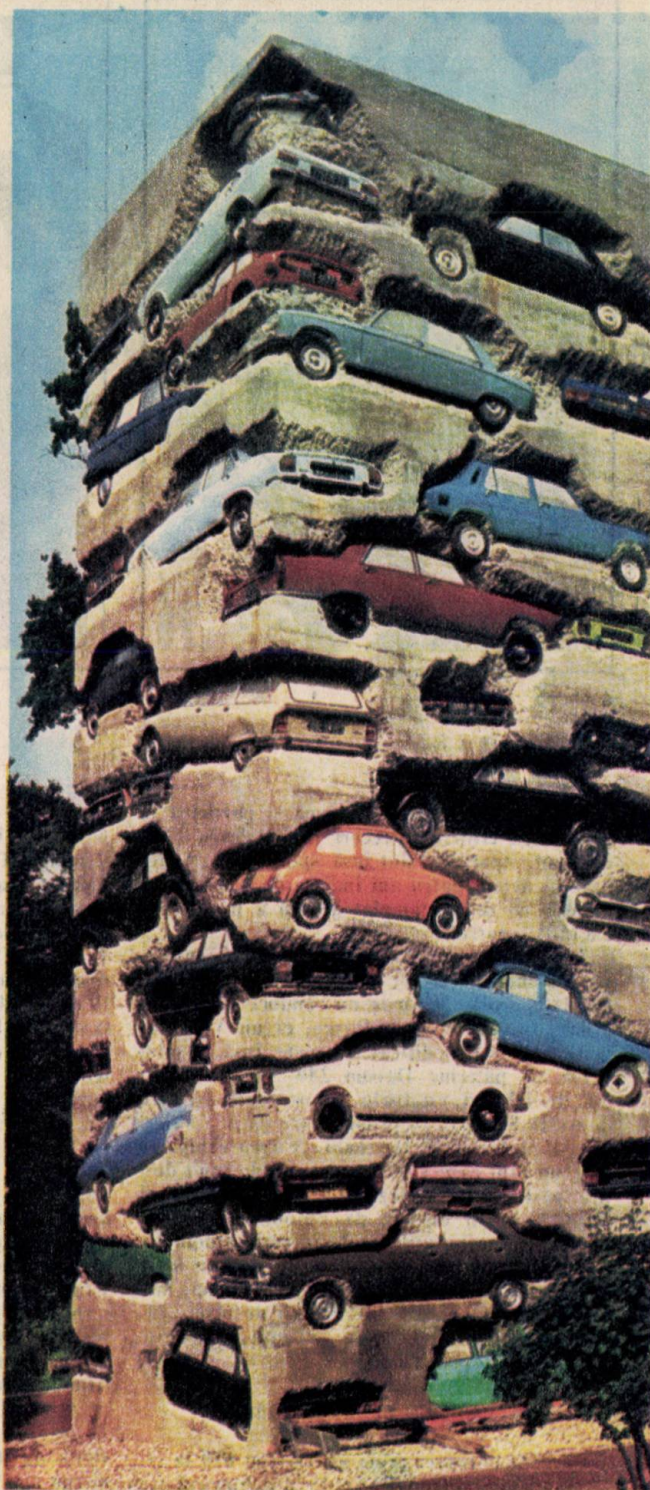
Întrebat despre viitorul unei asemenea cariere, Paul Newman n-a ezitat să răspundă că vîrsta nu importă în acest bilanț. Probabil va... alerga mai puțin repede!

Octavian NICULESCU

mozaic



Clubul automobilistic vest-german ADAC a organizat un concurs de pictură pe teme automobilistice. Artiștii au fost invitați să materializeze în picturile lor ideea prioritară „Cum vede omul automobilul și mediul în care își desfășoară activitatea”. Cele trei imagini au fost apreciate și cumpărate pentru colecția clubului.





„TURNUL” AUTOTURISMELOR

De mulți ani, autoturismul a devenit subiect de inspirație pentru artiști de toate genurile: pictori, sculptori, muzicieni etc. În cazul de față, lucrarea diferă de cele precedente prin monumentalitate și originalitate.

În orașelul Jouy-en-Josas, pe un teren de 25 de hectare, se desfășoară centrul de artă contemporană, pe suprafața căruia sculptura lui Arman (numele realizatorului) este una dintre cele mai remarcabile. Acest „turn al autoturismelor” a fost proiectat să fie ridicat în orașul Chicago, dar opoziția municipalității a tergiversat lucrările, până ce proiectul a eșuat.

În 1981, Arman a primit înviințarea președintelui grupului financiar căruia îi aparține domeniul de la Jouy-en-Josas și sprijinul departamentului „Artă și industrie” al Regiei Renault, și în 1982 monumentul a putut fi inaugurat. Acesta măsoară șase metri lățime, 18 metri înălțime și înglobează în masa lui 60 de autoturisme.

Procesul construirii a avut o evoluție interesantă: fiecare vehicul a fost, în prealabil, umplut cu

beton, pentru a se evita strivirea lui în timpul turnării turnului, a fost vopsit, apoi, cu o pastă de protecție, înainte de a fi dispus, după planul artistic al lui Arman, în interiorul unui cofraj ridicat la dimensiunile proiectate ale turnului. După ce betonul (o masă de 1600 tone) a făcut priză și s-a desfăcut cofrajul, a apărut o suprafață în întregime lisă, pe toate laturile turnului. Cu ajutorul cîlcănelui pneumatic au fost minuițos „exhumate” acele părți ale autoturismelor pe care artistul a dorit să le pună în valoare. A urmat arderea cu lampa de benzină a vopselei originale și aplicarea unor produse anticorozive. În final, artistul a executat „pictură” propriu-zisă a operei, refăcînd culorile și armonizîndu-le cromatic.

Arman este autorul metodei așa-zise „acumulative” care presupune acțiunea de a dezmembra pentru a asambla, după propriile scheme estetice. Într-o altă lucrare, el a „asamblat” chiulase, buji, retrovizoare, elice de ventilator etc., pe care, după expresia lui, „le-a proiectat abstract”

(N.O.)

VIAȚA LA VOLAN VĂZUTĂ DE:



Marina Mirea

Cine ar fi ascultat convorbirea noastră amicală de pînă acum ar fi exclamat — nu știu sigur dacă cu admirație sau cu regret: „da, asta e, s-au schimbat mentalitățile și subiectele de conversație”. Dacă și atunci cînd sînt „între ele, femeile”, dumnealor conversează cu patimă despre mașini, bujii, depășiri de viteză, anvelope, ce să mai vorbim...” Glumă-glumă, dragă Marina Mirea, dar acesta este adevărul. Cunoscuta solistă a Operei Române de Stat îmi vorbește, de peste un ceas mai ales despre problemele mașinii ei.

— Nu cred, însă, să fi schimbat cine știe ce tonul „feminin” al conversației noastre: remarcăți că vorbim despre Skodița noastră ca despre o rubedenie aproplată: în familia noastră se simțea nevoia, pe lângă un fizician și o cîntăreață, de cineva care să aibă grija de noi. De timpul nostru. De corzile mele vocale. Cîte vînturi și cîte ierni aspre n-am

înfruntat cu ea, de la cîte răgușeli și spectacole aminate nu m-a scutit sau chiar salvat, cîte ceasuri în plus de odihnă și lectură nu mi-a oferit acest drag membru al familiei noastre care este Mița. Iertați aluzia caragialească a numelui, să știți că pentru noi, nu conține nici o umbră de ironie, dimpotrivă, e un apelativ plin de tandrețe. Mița s-a numit și primul nostru Trabant — da, Mița, nu Mișu — și a doua Skodă, ba și aceasta a treia mașină: în 17 ani de șofaj, oricît de credincios îi ești autoturismului tău, tot trebuie să-l mai schimbi... Chiar dacă și se frînge sufletul cînd te desparți de cel vechi. Dar numele l-am păstrat de fiecare dată același.

— S-ar părea că suferința și fidelitatea au fost mai ales ale dumneavoastră.

— Poate și pentru că în familia noastră folosim mașina mai altfel decît la alții: de obicei, peste săptămînă, la volan e văzut mai ales soțul, care doar duminica se mai îndură să-și lase soția la volan, eventual 20 minute pe șoseaua București—Pitești, care e și liberă, și plicticoasă de parcurs. La noi, e invers: soțul meu are „acces” duminică la Mița. — nu ca să nu uite ce a învățat, pentru că el e nu numai doctor în fizică, ci și doctor în ale mecanicii auto. Dar eu, avînd mult mai multe drumuri de făcut peste zi, de la Operă la Televiziune, de la Radio la Piața Rahova — unde mai poposesc și eu cu sacosele, ca orice femeie care se respectă — mi-a cedat cu încredere mașina.

— Și l-ați onorat încrederea aceasta? Au „scăpat” Mițele întregi și nevătămate din miinile dv.?

— Și Mișele, și carnetul meu de șofer: ele fără zgîrieturi, „el” fără nici o ștampilă. Deși

— trebuie să vi-o mărturisesc — nu sînt deloc o timidă la volan. Conduc repede, cînd se poate, și încet cînd trebuie. Nu sînt o ambițioasă decît pe scenă: ambițiile șoferesti mi se par lipsite și de instinct de conservare și de politețe. Iar eu ador politețea rutieră, după care tinjîm intens cu toții, fără a participa, din păcate, cu toții la fel de intens la realizarea ei.

În ce mă privește, sînt întotdeauna gata să cedez o prioritate care mi se cuvine de drept în fața unei basculante care, pe lîngă argumentul tonajului, îl are și pe cel al unui șofer bărbat care mă privește de sus și cu superioritate. De altfel, cred că știți și dumneavoastră anecdota (seacă) cu piatra funerară pe care scrie „Aici zace unul care a avut prioritate de dreapta”.

— Așadar, vestita cumpătare și prudență a femeii la volan vine nu numai din instinct și nu numai din politețe, ci și dintr-o serioasă studiere a biografiei umorului negru ca tematică rutieră.

— Mai notați o sursă care, în ce mă privește, poate fi legată de profesiunea mea artistică: fantezia omului de artă, pusă tot timpul la treabă, îmi servește și la a-mi imagina, într-o fracțiune de secundă, ce poate face cel din fața sau din stînga mea. La fel și cultivarea atenției distributive, acți de necesare cîntăreșului de operă, care trebuie să fie în același timp foarte concentrat asupra emisiei sale vocale, să tragă cu ochiul la bagheta dirijorului — fără ca spectatorul să-i înregistreze ochiada aceasta „de lucru” — și să se și mai uite pierdut de amor (sau ură) în ochii partenerului sau partenerii sale.

— Înțeleg, deci, că Mița dv., pentru care nătrîi o asemenea declarată și sinceră afecțiune, v-a ajutat mult în cariera artistică. V-a dus și v-a adus acasă, pe ploaie și pe ger, cu grijulie amicitie, împărtășindu-vă tracul dinaintea spectacolului și adăpostindu-vă extenuarea fericită de după. V-a ajutat să fiți și o gospodină bună, cărindu-vă cumpărăturile. Cum ați răspuns însă dv. la această grijă?

— Tot cu grijă. O grijă măsurată — n-am exaltări sentimentale ori mecanicești vizavi de ea. Știu, în ce o privește, care îi sînt organele principale și îndrăznesc chiar să-mi dau cu părerea asupra ceea ce o supără cînd încetează să mă mai asculte. Sigur, nu mă pretind un diagnostician de forță și nici un mare practician, dar știu să schimb o bujie și o roata, chiar dacă desfacerea buioanelor presupune mai curînd forță decît știință, iar în ce privește forța musculară, aici sîntem silite să recunoaștem superioritatea masculină...

— Pot să-mi îngădui o întrebare ușor malițioasă? După cîte examene ați obținut carnetul de conducere?

— Eu?! După primul și unicul! Și vă și spun de ce: primele lecții de șofaj le-am luat pe un poligon cu o femeie, o prietenă a

noastră, inginer constructor de meserie, care a avut curajul să-mi dea pe mină mașina ei. Și care mi-a declarat că dacă și după aceste lecții mai rămînem în relații bune, prietenia noastră va dura veșnic.

— Și a durat?

— Da, și trebuie să recunosc că în primul rînd datorită ei. Nu și-a pierdut niciodată cumpătul cînd, în loc să pun piciorul pe frînă, apăsăm pe accelerație, sau cînd îmi indica să o iau la stînga, iar eu o porneam automat la dreapta. După aceea, cînd am început lecțiile cu un instructor de la Școală — care m-a găsit gata inițiată (el avînd impresia că sînt extrem de dotată!) — am avut șansa unui profesor ceva mai vîrstnic și foarte răbdător, cu care am învățat, fără spaimă și criză de neîncredere în mine, toate tainele șofajului. Cînd era mulțumit de cum parcam sau garam, făceam o haltă la cofetărie ca să ne cîntim: avea o pasiune pentru violete.

— Nu cumva știa că și dv. ați interpretat rolul Violetei din „Traviata”?

— Îi plăceau violetele comestibile, nu cele muzicale. Și sincer vorbind, nu știu dacă avea vreun interes special pentru muzica de operă.

— Dar dv. sînteți cunoscută pentru o largă paletă interpretativă, lumea vă urmărește cu mare plăcere la televizor cîntînd arii din opere, cîntece patriotice, canțonete. Apropo: mi-ați spus că nu ați avut mai niciodată probleme cu milițienii: pot oare să avansez (cu învidie) ideea că ei v-ar proteja oarecum, apreciindu-vă ca artistă? Noi, muritoare obișnuite, nu prea beneficiem cînd greșim de îngăduința sau amabilitatea deosebită a milițienilor!

— Dar oare îi credeți pe toți tovarășii milițieni melomani? Odată, ce e drept, cînd jur că nu greșisem cu nimic (dar tot mă fluierase un sergent) l-am spus, ca să-i intru în grații, că mă grăbesc, am spectacol cu „Lucia de Lamermoor”, și, pînă la urmă, am scăpat fără amendă. Cred că văzuse opera aceasta și-și amintea poate că Lucia, adică eu în cazul nostru, ajunge să-și înjunghie cu cuțitul, în noaptea nunții, soțul cu care fusese silită să se căsătorească — după ce mai înainte un pic își pierduse mințile — și după care își dă și ea viața pe scenă.

— Credeți că s-o fi speriat omul de dumneavoastră?

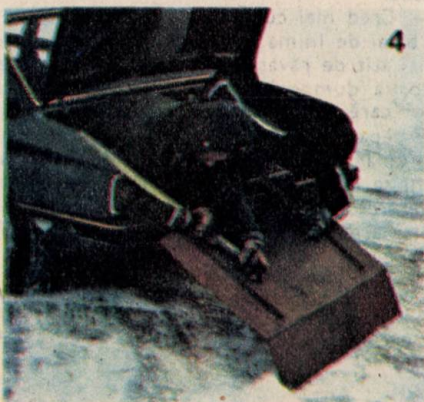
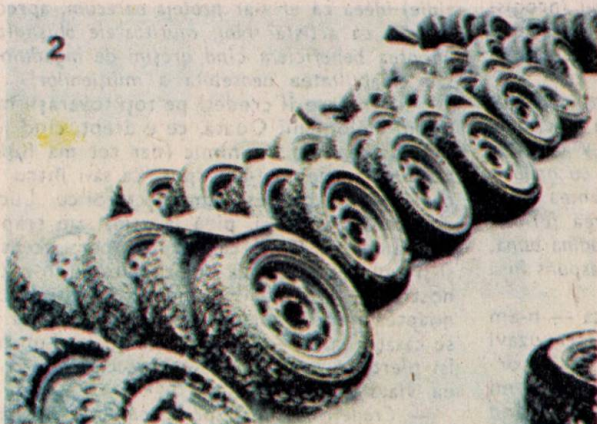
— Cred mai curînd că a vrut să mă cruțe de bătaie de inimă înaintea unui spectacol cu trăiri atît de răvășitoare; drept care păstrez, datorită dumnealui, multă simpatie tuturor celor care supraveghează traficul și ne ajută să-l depășim momentele dificile.

— Chiar dacă vă suspectez că în felul acesta doriți să le obțineți și dv. simpatia, eu tot voi scrie aceste cuvinte, semnînd sub ele apăsător și pentru a mi se reține, pentru orice nevoie, numele de...

Sanda FAUR

GLISADE...

**cu
Herbert
von
Karajan**



„De la baghetă la volan pare doar un pas pe care Herbert von Karajan n-a ezitat să-l facă. Chiar pe gheață, celebrul șef de orchestră a dovedit o cunoaștere subtilă și a „muzicii” volanului. Pe partitura insolită a gheții, el a descifrat fără nici o greutate originalele „note”...”

...Acțiunea s-a petrecut iarna, pe o rezervă unde firma Goodyear probează calitățile produselor noi. Lacul Champferer este situat la câțiva kilometri de Saint-Moritz, Elveția. O persoană, extrem de curioasă, privea evoluțiile unor autoturisme pe o pistă special trasată pe crusta de gheață a lacului. Persoana, vrînd să vadă mai de aproape ce se petrece, a avansat mai mult decît era permis. Cineva l-a stopat: „Este interzis să vă apropiați!” „Bine, dar eu sînt von Karajan și conducerea pe gheață mă interesează ca specialist!” O singură reacție din partea paznicului: „Un Karajan veritabil?” Au urmat prezentările. Karajan și-a exprimat curiozitatea să-și cunoască reacțiile la rularea cu autoturismul pe gheață. „În fond, conducerea cu bagheta cred că este mai puțin grea”, a glumit el.

Aceasta s-a întîmplat cu doi ani în urmă. Anul trecut (1983), obișnuința fiind făcută, Karajan s-a întors la centrul de experimentări Goodyear de pe lacul Champferer cu un superb Audi Quattro pe care l-a dorit echipat cu pneuri de zăpadă. Cu gesturi sigure și glisade bine controlate, von Karajan a încîntat specialiștii prezenți, tot așa cum încîntă spectatorii sălilor de concert.

*

Pista de gheață de la Champferer, după cum se vede din fotografii, impresionează prin transparentă. Pentru a ameliora cît de cît aderența, apropiată de cota zero, este necesar ca un autoturism echipat cu pneuri cu crampoane să treacă, în prealabil, peste ea pentru a-i „lucra” suprafața. Cei 30 de centimetri grosime permit să se întrevadă profunzimea apei. Din cînd în cînd, la trecerea unui autoturism, se aud troznituri sinistre. Este zgomotul produs de pungile de aer rămase prizoniere între apă și gheață, care sînt strivite datorită variațiilor stratului de apă. Totul reintră în ordine, cînd gheața ajunge în contact cu apa.

În imagini: Herbert von Karajan la volanul lui Audi Quattro pe pista de gheață de la Champferer (1). Pneuri de toate formele, cu desene specifice rulaului hibernal (2). O gheață sub care freamătă apa (3). Autoturism dotat cu o racletă specială care prepară gheața pentru glisade (4). Dansul roților este... în siguranță (5).

Octavian NICULESCU

MINIDICȚIONAR AUTO

Autoturism	—	umbrelă pe patru roți
Acumulator	—	hambar de curent
Aer fals	—	pană misterioasă
Alcool	—	prietenul accidentului
Ambreiaj	—	trăsură de unire
Benzină	—	grăunțele cailor
Bielă	—	manivelă — transformator de mișcări
Carburator	—	bucătarul motorului
Condensator	—	tutorele platinelor
Cutie de viteze	—	„scara” accelerației
Frînă	—	vrajmașul accelerației
Acvaplanare	—	fenomen răzbușător
Motor	—	inima automobilului
Pedală de accelerație	—	bi-cuul cailor
Rugină	—	riia caroseriei
Șasiu	—	osatura automobilului
Tobă de eșapament	—	inamicul decibelilor
Ulei	—	balsamul motorului

Ion D. MĂNOIU



